

MERCREDI 8 AVRIL 2015

Croissance, activité et égalité des chances économiques

(Procédure accélérée – Suite)

Conférence des présidents

SOMMAIRE

REMPLACEMENT D'UN SÉNATEUR.....	1
PUBLICATION D'UN RAPPORT.....	1
CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES	
<i>(Procédure accélérée – Suite)</i>	1
<i>Discussion des articles</i>	1
ARTICLES ADDITIONNELS AVANT LE TITRE PREMIER	1
ARTICLE PREMIER	2
Mme Évelyne Didier	2
ARTICLE PREMIER BIS	6
M. Jean-Pierre Bosino	6
ARTICLE ADDITIONNEL	6
ARTICLE PREMIER TER <i>(Supprimé)</i>	7
ARTICLE PREMIER QUATER	8
M. Jean-Pierre Bosino	8
ARTICLES ADDITIONNELS	10
ARTICLE PREMIER QUINQUIES	13
Mme Évelyne Didier	13
M. Christian Favier	13
Mme Annie David	14
ARTICLE ADDITIONNEL	16
ARTICLE 2	16
Mme Éliane Assassi	16
Mme Évelyne Didier	17
Mme Annie David	17
ENGAGEMENT DE PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE.....	18
CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS	19
CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES	
<i>(Procédure accélérée – Suite)</i>	21
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	21
ARTICLE 2 <i>(Suite)</i>	21
ORDRE DU JOUR DU JEUDI 9 AVRIL 2015.....	32
ANALYSE DES SCRUTINS PUBLICS.....	33

SÉANCE du mercredi 8 avril 2015

86^e séance de la session ordinaire 2014-2015

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME VALÉRIE LÉTARD, MME CATHERINE TASCA.

La séance est ouverte à 14 h 30.

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

Remplacement d'un sénateur

M. le président. – Conformément à l'article 32 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat qu'en application de l'article L.O. 319 du code électoral, Mme Stéphanie Riocreux est appelée à remplacer, en qualité de sénatrice d'Indre-et-Loire, Jean Germain, décédé le 7 avril 2015. Son mandat a débuté aujourd'hui, mercredi 8 avril 2015, à 0 heure.

Publication d'un rapport

M. le président. – J'informe le Sénat que, ce matin, a expiré le délai de six jours pendant lequel pouvait être formulée la demande de constitution du Sénat en comité secret sur la publication du rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'organisation et les moyens de la lutte contre les réseaux djihadistes en France et en Europe, créée le 9 octobre 2014 à l'initiative du groupe UDI-UC, en application de l'article 6 bis du Règlement. En conséquence, ce rapport a été publié ce matin, sous le n°388.

Croissance, activité et égalité des chances économiques (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

économiques. Nous en sommes parvenus à la discussion des articles.

Discussion des articles

ARTICLES ADDITIONNELS AVANT LE TITRE PREMIER

M. le président. – Amendement n°353 rectifié bis, présenté par MM. Magras, Milon et Bignon, Mme Procaccia, MM. Laufoaulu, Longuet, Calvet, Revet, Grand et Laménie et Mme Deromedi.

Avant le titre I^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité d'intégrer le produit intérieur brut des collectivités d'outre-mer et de la Nouvelle-Calédonie dans le calcul du produit intérieur brut national.

M. Michel Magras. – Mon amendement, j'en ai conscience, sera probablement rejeté parce qu'il demande un rapport... Toutefois, le sujet est d'actualité. Après que le Sénat a adopté une proposition de loi sur la prise en compte de nouveaux indicateurs de richesse, je propose d'étudier une redéfinition de notre territoire économique en y intégrant le PIB de Saint-Martin, région ultrapériphérique, et des collectivités d'outre-mer, soit 15 milliards ou 0,7 point – pour refléter fidèlement la création nationale de richesse. Cela suppose une révision de la directive européenne de 1991. Un rapport, le seul moyen dont je dispose pour soulever ce problème, est d'autant plus justifié que cette évolution pourrait conduire à augmenter la quote-part de la France au budget de l'UE et à réduire les ratios dette sur PIB et déficit sur PIB.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse de la commission spéciale. – Avis défavorable. Nous avons systématiquement supprimé, en commission spéciale, les demandes de rapport. Le texte en comporte déjà une vingtaine.

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. – L'Insee mesure déjà la richesse des collectivités d'outre-mer. De plus, en vertu des règles européennes, l'intégration que vous proposez n'est pas possible.

M. Michel Magras. – Je ne suis pas non plus favorable à la multiplication des rapports. Mais la question est majeure. Les collectivités d'outre-mer font partie de la République française aux termes mêmes de la Constitution. Il serait peut-être temps de revoir la directive de 1991. Les ultramarins ne comprennent pas pourquoi on les comptabilise à part. Ils contribuent à la richesse nationale. Je ne retire pas l'amendement, que chacun prenne ses responsabilités.

*L'amendement n°353 rectifié bis
n'est pas adopté.*

M. le président. – Amendement n°997 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Avant le Titre I^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Une politique de croissance juste et durable a pour objectif la satisfaction des besoins de la population, en premier lieu, le retour au plein emploi, le droit à l'éducation, l'accès aux soins, le droit au logement, l'accès à la culture et aux loisirs et enfin le droit à une retraite digne.

Cette politique de croissance juste et durable doit s'appuyer sur la transition énergétique et promouvoir la protection de l'environnement. Les services publics et l'investissement seront au cœur de ce mouvement.

Cette politique de croissance juste et durable se fondera sur un principe simple : la richesse produite par le travail doit servir la relance industrielle et l'emploi et ne plus alimenter les marchés financiers.

Une politique bancaire et fiscale nouvelle doit porter cette nouvelle politique. De nouveaux droits pour les citoyennes et les citoyens, pour les salariés permettront à ces derniers d'accompagner cette politique de développement au service de l'intérêt général.

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement affirme qu'une autre voie économique est possible que celle, libérale et dérégulatrice, proposée par le Gouvernement. Monsieur le ministre, les récents désastres électoraux de la majorité devraient vous alerter... La gauche peut-elle être libérale ? Ou doit-elle être le fer de lance d'une vision où l'humain a toute sa place ? Comment rassembler une gauche fidèle à ses valeurs ? L'amendement n°997 rectifié rappelle que la croissance doit servir à la satisfaction des besoins de la population, à l'emploi et au service public, et non à l'enrichissement de quelques-uns.

En août dernier, vous expliquiez que la gauche vise à changer le réel mais qu'au regard des contraintes, ce serait compliqué. C'était déjà abdiquer... (*Mme Nicole Bricq proteste*) Madame Bricq, cessez de bougonner dès qu'un sénateur CRC s'exprime ! Pourquoi renoncer à aborder la question du coût du capital ? Pourquoi ne pas faire une réforme de gauche pour contraindre les banques à financer l'investissement ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Défavorable à cet amendement dépourvu de portée nominative.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Il y a d'autres politiques de gauche que celle que vous proposez. Je n'ai pas vu dernièrement dans les urnes un message « à gauche, toute »... Nous voulons soutenir l'investissement des entreprises plutôt que la distribution de dividendes. (*Vives exclamations sur les bancs CRC*) Vous demandez à Mme Bricq d'observer une courtoisie que, visiblement, vous ne respectez pas à mon endroit... Un exemple : la réforme de l'impôt sur

les sociétés. En 2012, nous avons créé une taxe de 3 % pour pénaliser ceux qui préfèrent verser des dividendes que d'investir dans le capital productif. Ce matin, le Premier ministre a annoncé un suramortissement de 40 % pour ceux qui réinvestissent. Vous voulez des actes, en voilà ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Mme Éliane Assassi. – Encore des mots !

M. Éric Bocquet. – Nous opposons à la logique libérale une logique sociale et humaniste. Interrogeons-nous sur le rôle des banques. À l'évidence, la faible maîtrise de la puissance publique sur la circulation de l'argent est une des causes de son impuissance à agir sur la réalité économique. Le peuple et ses représentants doivent reprendre la main, réfléchir à la constitution d'un nouveau pôle public bancaire, on sait qu'elles jouent trop souvent contre l'intérêt général, contre le développement industriel, contre l'emploi. Il faut revoir leur gouvernance et renforcer le contrôle public, donner davantage de pouvoirs aux salariés et aux usagers. Un peu d'audace, voilà ce qu'il nous faut ! Ainsi, la puissance publique pourrait-elle orienter le crédit hors la pression des marchés financiers, diriger l'investissement vers l'outil industriel, par exemple grâce à des taux d'impôt sur les sociétés différenciés. Nous sommes surpris que les banques soient absentes de cette loi.

Les quatre premières banques françaises ont réalisé un résultat net cumulé de 15 milliards en 2013 ; et BNP-Paribas envisage un taux de distribution de 45 % en 2016... Ne faut-il pas s'intéresser à cette manne pour stimuler la croissance, l'activité, l'égalité des chances économiques ?

M. Joël Guerriau. – Je m'élève contre cette attaque caricaturale contre les banques françaises. Elles ont contribué, au XIX^e siècle, à la révolution industrielle, construit un modèle coopératif qui a fait ses preuves. N'opposons pas les bons et les méchants de manière simpliste. (*Applaudissements sur les bancs UDI-UC*)

L'amendement n°997 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER

Mme Évelyne Didier. – L'article premier élargit les compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) au transport public routier et aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette extension des pouvoirs d'une autorité administrative marque le désengagement de l'État et son renoncement à défendre l'intérêt général dans un système de concurrence dite libre et non faussée. En outre, l'article premier ne règle pas le problème du financement de la nouvelle autorité. Le risque existe de voir la nouvelle Araf noyée sous une charge de travail excessive. Face à la puissance et à l'expertise des concessionnaires d'autoroutes, le régulateur semble mal armé. Il ne s'agit, en l'état, que d'un

affichage. Sinon, donnons-lui les moyens de fonctionner. Je vous demande, monsieur le ministre, de nous confirmer qu'elle les aura. Nous voulions déposer des amendements pour proposer de nouvelles ressources mais ils auraient été balayés par l'article 40 de la Constitution.

M. Jean-Pierre Bosino. – Au nombre des reculs de ce texte, il faut compter la transformation de l'Araf en Arafer, autorité indépendante qui joue un rôle que l'État a renoncé à assurer. On voit bien la logique... L'Arafer contrôlera la rentabilité des contrats et les marchés de travaux, sera consultée sur tout allongement de la durée des concessions. Alors que de nombreux parlementaires souhaiteraient un encadrement des futures concessions, voire la remise en cause du régime des concessions, le Gouvernement a fait le choix de déléguer encore davantage ses prérogatives, en suivant les propositions de l'Autorité de la concurrence. Le contrôle des autoroutes ne relèverait plus du ministère des transports. Belle illustration de la philosophie de ce texte : laisser-faire les acteurs de marché animés par la recherche du profit... Seraient-ils garant de l'intérêt général, de la cohérence du territoire ?

« Une société où l'économie domine le politique, où dans l'économie dominant la compétition et l'appétit du gain est une société qui crée les inégalités insupportables ». Je vois à votre sourire, monsieur le ministre, que vous reconnaissez les propos de ce philosophe...

M. le président. – Amendement n°2, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC

Supprimer cet article.

Mme Christine Prunaud. – Outre que nous ne cessons de nous opposer au recours aux ordonnances, même rédactionnelles, nous nous opposons à l'extension des pouvoirs de l'Araf, qui marque un nouveau désengagement de l'État au profit d'autorités administratives. La mise en place d'une autorité de régulation commune aux transports ferroviaire et routier favorisera une compétition frontale entre le rail et la route, sur le seul critère du coût. Sans compter que la future Arafer n'est pas suffisamment armée pour exercer ses nouvelles missions.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – L'extension des compétences de l'Araf lui donnera une vision globale sur deux secteurs en concurrence ; elle a été effectivement préconisée par l'Autorité de la concurrence. Défavorable.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Défavorable aussi. Le recours à une ordonnance est très encadré et le Parlement doit procéder à une ratification. L'extension des pouvoirs de l'Araf ne conduit pas à une moindre régulation, au contraire, dans un secteur non encore développé, le transport par autocar, et un secteur insuffisamment régulé, celui des concessions d'autoroutes.

M. Dominique Watrin. – La création de l'Arafer s'accompagne d'un dessaisissement de l'État, d'un oubli de ces missions de service public. Nous nous étions déjà opposés en 2009 à la création de l'Araf. La concurrence frontale entre le rail et la route sera exacerbée. Comment nier que le critère du prix sera déterminant, au bénéfice de la route ? Où sont les critères environnementaux alors que nous venons d'adopter la loi sur la transition énergétique ? Où sont les critères d'égalité du territoire ? Aux oubliettes ! Avec une telle grille de lecture, que devient la régulation ? Quant au seuil de 200 kilomètres, il n'est pas suffisant pour protéger les lignes ferroviaires concernées.

Cet article participe du démantèlement du système ferroviaire au profit du privé. C'est grave et dangereux. L'Arafer n'est rien d'autre que l'arsenal administratif de la libéralisation des transports. Le groupe CRC prône, lui, d'investir massivement dans le rail.

M. Marc Laménie. – Une fois n'est pas coutume, je partage la position de mes collègues du groupe CRC. C'est vrai, le ferroviaire est menacé. L'état du réseau est problématique. Je dirais que le ferroviaire est bradé, cassé. L'entretien des voies n'est pas assuré, bien des sénateurs interrogent le Gouvernement le mardi matin à ce sujet. Avec l'article premier, la route est clairement privilégiée. Même des TER sont maintenant remplacés par des bus, on ferme des lignes. A-t-on jamais vu une route fermée ? (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

L'amendement n°2 n'est pas adopté.

L'amendement n°2 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1000, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

M. Michel Le Scouarnec. – J'appelle à la tolérance. J'ai eu l'impression qu'hier certains en manquaient. Le fossé entre le peuple et les élus ne cesse de s'élargir. Prenons garde...

Nous nous opposons à l'extension des pouvoirs de l'Araf et, en corollaire, à la diminution des pouvoirs de la représentation nationale au profit d'experts soi-disant indépendants -dont par ailleurs nous ne mettons pas en cause la compétence. Depuis quinze ans, rien n'a été fait pour remédier à l'endettement du ferroviaire ; le déclin du fret a été organisé. On nous dit qu'avec l'Arafer, l'approche systémique, intermodale, sera renforcée. Mais il sera facile demain, grâce à une simple procédure déclarative, d'ouvrir des liaisons par autocar, alors qu'il faut une enquête publique pour la moindre liaison ferroviaire. Nous plaidons pour un schéma national de transports revisité. Pendant ce temps, les effectifs du secrétariat d'État aux transports diminuent... C'est pourquoi nous proposons de supprimer cet alinéa 2.

L'amendement n°528 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°1001, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

M. Jean-Pierre Bosino. – Le recours aux ordonnances est un moyen pour le Gouvernement de contourner les règles de la démocratie. Une procédure de ratification est certes prévue mais, pour constitutionnelle qu'elle soit, cette pratique n'est ni légitime, ni souhaitable dans un état de droit. Elle peut se concevoir à la limite dans une situation d'urgence, nullement comme un instrument auquel on recourt de manière permanente et systématique, comme le fait le Gouvernement. Voyez ce projet de loi : un article sur sept constitue en une demande d'habilitation ! Le groupe CRC demande la suppression de l'alinéa 3 qui inaugure une longue série d'ordonnances.

M. le président. – Amendement n°1002, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéas 4 à 42

Supprimer ces alinéas.

Mme Annie David. – Nous ne souhaitons pas confier à une autorité indépendante la mission d'assurer la cohérence de la politique des transports, d'autant qu'elle manque de moyens face à des opérateurs puissants. L'extension de ses compétences n'est qu'une mesure d'affichage, pour masquer le fiasco qu'a constitué la privatisation des autoroutes.

Le président de l'Araf a d'ailleurs émis des réserves sur sa capacité à exercer ses nouvelles missions. De plus, comment sera-t-elle financée ? Y aura-t-il un prélèvement sur les sociétés d'autoroutes ?

M. le président. – Amendement n°1366, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 12

Après les mots :

des autoroutes

insérer une phrase ainsi rédigée :

. Les interdictions prévues ci-dessus s'appliquent pour une durée de trois ans à compter de la cessation des fonctions justifiant l'interdiction.

Mme Évelyne Didier. – Puisque l'Arafer existera malheureusement, renforçons son indépendance. L'article L. 2132-8 du code des transports mérite d'être complété pour éviter les conflits d'intérêts. Nous plaçons pour des règles déontologiques plus strictes.

M. le président. – Amendement n°1678, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 13

Remplacer les mots :

à la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 2132-12, la fin de la phrase est ainsi rédigée : « des

par les mots :

la fin de la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2132-12 est ainsi rédigée : « , des

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Cet amendement est purement rédactionnel.

M. le président. – Amendement n°1528, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 14 à 17

Supprimer ces alinéas.

M. Emmanuel Macron, ministre. – L'Arafer exercera ses nouvelles compétences dans six mois. Une loi de finances règlera la question de son financement. Si nous proposons d'étendre ses compétences, c'est que nous entendons lui donner les moyens de les exercer.

L'amendement n°525 n'est pas défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Défavorable aux amendements n°1000, 1001 et 1002 ; l'amendement n°1366 est partiellement satisfait par le droit en vigueur -c'est la dernière phrase de l'article L. 2132-8 du code des transports. Rien ne justifie d'interdire pendant trois ans l'exercice d'un mandat électif. Enfin, je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement souhaite reporter le débat sur le financement de l'Arafer à une future loi de finances. La commission spéciale a proposé des ressources, un droit fixe dû par les entreprises de transport public routier et une contribution pour frais de contrôle applicable aux concessionnaires d'autoroutes.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Je note, non sans malice, que la commission spéciale crée un nouvel impôt... Ce n'était pas la volonté immédiate du Gouvernement. Nous avons bien l'ambition de doter l'Arafer de moyens suffisants. Tout est question de calendrier.

L'amendement n°1366 est déjà satisfait par l'article L. 2132-8 du code des transports. Retrait ? Enfin, avis défavorable aux autres amendements.

M. Christian Favier. – La pédagogie est l'art de la répétition... (*Exclamations à droite*)

M. Jean-Claude Lenoir. – Vous êtes orfèvre !

M. Jacques Gosperrin. – Quel aveu !

M. Christian Favier. – Avec l'article premier, vous sortez du giron de l'État les compétences sur le contrôle du système ferroviaire et autoroutier. Les fonctionnaires des services déconcentrés sont inquiets ; nous refusons qu'ils soient, une nouvelle fois, les victimes des réorganisations administratives. D'après un rapport d'information de la commission des lois sur le bilan des autorités administratives indépendantes entre 2006 et 2014, il faudrait rationaliser leur organisation et surtout assortir d'une

étude d'impact toute décision d'étendre ou de créer une autorité indépendante.

Plutôt que de multiplier les agences technocratiques, il faudrait nationaliser les autoroutes et créer un grand service public des transports.

L'amendement n°1000 n'est pas adopté.

À la demande du groupe CRC, l'amendement n°1001 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°120 :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	338
Pour l'adoption.....	30
Contre.....	308

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme Annie David. – Les nouvelles missions de l'Arafer seront denses : l'agence devra rendre un avis sur les conventions liant les sociétés d'autoroute et l'État et sur l'évolution des péages -un sujet qui nous intéresse tous. Henri Sterdyniak, lors de son audition, s'est interrogé sur la capacité de l'État, des collectivités locales, des hôpitaux à signer des contrats avec de grandes entreprises juridiquement plus outillées. Citant, pour preuve, la clause stupéfiante mettant les sociétés concessionnaires à l'abri de toute évolution de la législation fiscale. Si l'État n'en a pas les moyens, l'Araf les aura-elle ? Certainement pas puisque M. Vidalies a déclaré devant la commission spéciale que l'agence affectera six agents à la régulation des autocars et six agents à la régulation des autoroutes, en tout et pour tout. Il n'y aura aucune hausse des effectifs.

L'amendement n°1002 n'est pas adopté.

Mme Évelyne Didier. – Mon amendement n°1366 n'est pas satisfait. Nous savons tous que des fonctionnaires qui ont fait l'ENA ou Polytechnique...

M. Gérard Longuet. – Parfois les deux ! (*Sourires*)

M. Roger Karoutchi. – Des noms !

Mme Évelyne Didier. – ...rejoignent l'Araf après être passés dans le privé... Attention à préserver l'indépendance de ses membres et à éviter tout conflit d'intérêts. Si nous avons la concurrence sans régulation, ce sera le renard dans le poulailler, et sans clôture ! (*Sourires*)

M. David Assouline. – S'il n'y a pas de clôture, les poules ont une chance.

L'amendement n°1366 est retiré.

L'amendement n°1678 est adopté.

M. Alain Richard. – Voici une explication de vote au sens propre du terme sur l'amendement n°1528. Le Gouvernement, si j'ai bien compris, a la volonté de doter l'Arafer de moyens nouveaux en mettant à

contribution le routier. Le seul écart avec la commission spéciale tient au calendrier.

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe socialiste votera cet amendement tout en étant très vigilant en loi de finances pour 2016 : l'Arafer devra avoir les ressources pour fonctionner.

Mme Annie David. – Le groupe CRC fera de même.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Monsieur le ministre, nous ne créons pas une nouvelle taxe mais une contribution pour frais de contrôle. Elle est extrêmement faible, avec une fourchette comprise entre 0,05 et 0,3 pour 1000. Vous, vous créez des dépenses non financées ! (*Applaudissements à droite*)

M. Roger Karoutchi. – Très bien ! Il fallait le dire.

L'amendement n°1528 n'est pas adopté.

L'amendement n°529 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°330.

M. le président. – Amendement n°1003, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les articles L. 2133-5 et L. 2133-5-1 du code des transports sont abrogés.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. – L'instauration d'une autorité de régulation ne doit pas conduire à dessaisir les administrations publiques de leurs prérogatives. Il ne relève pas de l'Araf d'homologuer les redevances des péages.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Avis défavorable. Ces pouvoirs sont nécessaires à la régularisation par l'Arafer.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Vous supprimez une compétence existante de l'Araf : sa tutelle sur les péages. Avis défavorable car elle participe pleinement de l'exercice de son rôle de régulateur. En revanche, cette autorité administrative indépendante, comme les autres, doit être soumise au contrôle démocratique par le politique. Ce n'est pas à elle de fixer son budget mais au Parlement, lors de l'examen de la loi de finances.

L'amendement n°1003 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1004, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – En application de l'article L. 2121-12 du code des transports, pour déterminer si l'équilibre d'une convention de service public est remis en cause, le test d'équilibre économique entrepris par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, outre :

- les dispositions relatives à l'équilibre économique prévues par le contrat de service public ;

- les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme ;
 - les bénéfices éventuels à court et moyen terme ;
 - l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public ;
- prend en compte les éléments suivants :
- l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons ;
 - la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

M. Michel Billout. – Encadrons davantage le test d'équilibre effectué par l'Araf. Posons des garde-fous pour éviter la privatisation rampante des TER. En Paca, l'agence avait accepté l'arrivée de l'entreprise italienne Thello, ce qui était contraire aux intérêts publics.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Cet amendement va à l'encontre de la directive 2012-34. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1004 n'est pas adopté.

À la demande du groupe CRC, l'article premier est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°121 :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	229
Pour l'adoption	209
Contre	20

Le Sénat a adopté.

ARTICLE PREMIER BIS

M. Jean-Pierre Bosino. – Le grand absent de ce chapitre qui libéralise le transport par autocar est l'environnement. Alors que la pollution atmosphérique atteint des records, que Paris en est à imposer la circulation alternée, le Gouvernement prétend développer le transport routier, sans en évaluer les conséquences sur l'environnement et la santé publique. Aucune étude d'impact, aucune mission d'évaluation confiée à l'Ademe ! Pourtant, les transports sont responsables à 55 % des émissions d'oxyde d'azote et à 17 % des émissions de particules fines. La France n'a de cesse de le dire et de le proclamer pour se poser en champion de la COP 21. D'où l'amendement que vous proposera Mme David.

M. le président. – Amendement n°1006, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rédiger ainsi cet article :

Le premier alinéa de l'article L. 318-3 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les mêmes dispositions s'appliquent aux entreprises exploitant des lignes régulières de transport public de voyageurs sur longue distance. »

Mme Annie David. – Avec le Gouvernement, nous voulons promouvoir le développement des véhicules propres. Dans un souci de lisibilité, nous vous proposons une rédaction simplifiée de cet article premier *bis* introduit par les députés, en le rattachant à un article existant du code de la route.

M. le président. – Amendement n°1684, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 2

Remplacer les mots :

librement organisés, au sens de

par les mots :

mentionnés à

et après les mots :

code des transports

supprimer le signe :

,

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – La commission est défavorable à votre amendement, qui reviendrait à imposer des normes moins sévères aux transporteurs. Le Gouvernement, lui, s'est engagé à accompagner l'évolution de manière progressive.

Notre amendement n°1684 est rédactionnel.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Avis favorable à l'amendement n°1684. Retrait de l'amendement n°1006, moins fort que le texte. J'ajoute qu'un autocar en norme Euro VI est moins polluant qu'un train mal rempli, et surtout que le co-voiturage, et c'est lui le véritable concurrent.

Mme Annie David. – Si notre amendement est moins contraignant, je le retire.

L'amendement n°1006 est retiré.

L'amendement n°1684 est adopté.

L'article premier bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°1005, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le b quater de l'article 279 du code général des impôts est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains de voyageurs qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée à due concurrence par la baisse du taux du crédit d'impôt prévu à l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

M. Christian Favier. – Le transport public urbain pourrait très bien bénéficier d'une TVA réduite sans contrevenir aux règles européennes. Voyez l'annexe 3 de la directive TVA consolidée. L'article 279 du code général des impôts fixe un taux à 10 %, soit 15 centimes sur chaque ticket. Et je ne vous demanderai pas le prix du ticket de métro à Paris ! (*Sourires*)

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – La commission est défavorable à de telles dispositions ponctuelles sur la TVA. N'ouvrons pas la boîte de Pandore.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis. (*Exclamations*)

M. Alain Richard. – La TVA sur la restauration, souvenez-vous !

M. Roger Karoutchi. – Pour une fois, je soutiendrai un amendement de nos collègues communistes.

Mme Nicole Bricq. – Ne venez pas ensuite réclamer des économies !

M. Roger Karoutchi. – On ne peut pas faire des transports publics l'alpha et l'oméga de la politique d'aménagement du territoire et augmenter sans arrêt leur prix. En Ile-de-France, 5 millions de personnes sont totalement dépendantes des transports publics. Augmenter le prix est une absurdité en termes d'aménagement et de rééquilibrage du territoire, de politique du logement, de développement économique. J'avais défendu un amendement semblable il y a quelques temps et beaucoup ici avaient voté pour, à gauche et à droite.

M. Bruno Sido. – Je voulais revenir sur mon amendement n°330 que je n'ai pu défendre.

Un article de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire dispose que les émetteurs d'ondes devront prendre toutes mesures nécessaires afin de ne pas porter atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires. Cette disposition revient à exonérer l'exploitant du système radio ferroviaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour le bon fonctionnement de son système en faisant reposer sur les exploitants des systèmes voisins l'arrêt des perturbations. Elle est contraire aux principes fondamentaux d'exploitation des services radioélectriques tels qu'édictees dans le règlement international des télécommunications.

Alors que les élus locaux ne cessent de demander que soit optimisée la couverture des zones rurales, cette disposition est particulièrement contre-productive en termes de déploiement des réseaux mobiles le long des voies ferrées.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – L'amendement est tombé.

Mme Nicole Bricq. – Je suis très étonnée par les arguments de M. Karoutchi. Votre candidate pour les régionales, Mme Péresse, ne cesse de dire que les mesures de 400 millions d'euros sur le *Pass Navigo* ne sont pas financées. Elle va devoir changer de discours ! (*Exclamations à droite*)

M. Roger Karoutchi. – Rien à voir ! C'est de la politacaillerie !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – L'écologiste que je suis votera l'amendement n°1005. Je suis convaincue depuis longtemps que réduire la TVA sur les transports publics est un moyen de rendre du pouvoir d'achat aux Français et de développer une politique de mobilité écologique.

M. Jean Desessard. – Mme Lienemann a tout dit, même « écolo-socialiste », formule sur laquelle on peut discuter. Le groupe écologiste votera également l'amendement du groupe CRC.

M. Christian Favier. – L'argument de Mme Bricq ne vaut pas. Il est vrai que notre amendement diminue les recettes de l'État mais pas celles du Stif. Vous oubliez que le budget du Stif a été grevé de 1 million par la hausse à 10 % de la TVA. (*M. Roger Karoutchi approuve*)

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Le texte est touffu, la commission spéciale s'est fixé pour règle de ne pas y introduire de mesures fiscales qui relèvent d'une loi de finances.

L'amendement n°1005 n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER TER (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°420, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre 7 du titre 1^{er} du livre 3 du code de la route est complété par un article L. 317-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 317-9. – Tout autocar est équipé de dispositifs permettant d'en prévenir la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

M. Joël Labbé. – La mortalité routière est répartie à la hausse en 2014 : une hausse de 3,4 %. L'autocar est tout de même moins sûr que le train ; il faut limiter les risques d'accident.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Avis défavorable : la mesure, d'ordre réglementaire, est satisfaite par l'article 70 *bis* de l'arrêté du 2 juillet 2002 qui doit entrer en application le 1^{er} septembre 2015.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Sagesse, même si des aménagements réglementaires, pour les véhicules de police et de pompiers par exemple, sont nécessaires avant de mettre en œuvre cet article.

M. Jean Desessard. – Si cela doit entrer en application au 1^{er} septembre, notre amendement n'a pas lieu d'être.

L'amendement n°420 est retiré.

ARTICLE PREMIER QUATER

M. Jean-Pierre Bosino. – Les usagers des services publics, qu'on appelle désormais des « clients », auront un plus large accès aux informations avec cet article. Soit, mais c'est une goutte d'eau devant les conditions de transport qu'on impose à nos concitoyens. Prenons le cas de la ligne D du RER : avec 555 000 voyageurs et 440 trains, elle est la ligne la plus fréquentée de la SNCF. Son taux d'irrégularité est de 31 %. Un jour sur trois voit au moins vingt trains supprimés. Et je pourrais vous parler aussi de la liaison Creil-Paris nord...

La libéralisation des liaisons par autocar ne résoudra rien. Quand le sens de l'histoire commanderait d'augmenter la fréquence des trains, on incite les Franciliens à prendre leur véhicule individuel. Quel paradoxe à l'heure où l'on défend la transition énergétique !

M. le président. – Amendement n°987, présenté par M. Collomb, Mme Schillinger, MM. Patriat et Boulard, Mme Guillemot et M. Vincent.

Supprimer cet article.

Mme Annie Guillemot. – L'ouverture des données mobilité doit servir la cohérence avec les politiques publiques en matière de déplacement et le développement économique du numérique. Toutefois, la mesure pourrait être contre-productive : les grands groupes internationaux de l'économie numérique pourraient profiter de cette ouverture sans aucun cadre juridique et mettre en difficulté les modèles développés par les collectivités territoriales et les PME.

Pour gérer ce risque, la métropole de Lyon a fondé sa politique d'ouverture de données sur la base de licences, de redevances.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Avis défavorable. L'ouverture des données relatives aux transports est nécessaire au développement de l'intermodalité comme d'une concurrence saine.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Défavorable. Cet article renvoie les modalités pratiques au décret. Les informations doivent être mises à disposition des usagers pour mieux organiser l'intermodalité et l'accessibilité. La donnée brute doit être gratuite ; dès lors qu'elle fait l'objet d'un traitement, elle peut être

valorisée. Je m'engage à ce que les cas particuliers, d'opérateurs ou de collectivités locales, soit pris en compte dans le décret.

L'amendement n°987 est retiré.

M. le président. – Amendement n°213 rectifié, présenté par MM. Requier, Mézard, Arnell, Barbier, Castelli, Collin, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Bertrand et Collombat.

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« L'accès aux données nécessaires à l'information du voyageur

« *Art. L. 1115-1.* – Sauf dispositions contraires, les données relatives aux transports terrestres de personnes sont mises en ligne à la disposition des tiers, notamment des autorités organisatrices de la mobilité, sous un format ouvert et librement réutilisable.

« Les données relatives aux services de transport public incluent les arrêts, les horaires planifiés, les informations sur l'accessibilité aux personnes handicapées et les informations statistiques sur les émissions de gaz à effet de serre par personne transportée.

« Les données relatives aux services de transport public ferroviaire incluent les horaires réels des trains lors de leurs passages aux quais d'embarquement.

« *Art. L. 1115-2.* – Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État, après consultation des organisations représentatives des autorités organisatrices de la mobilité, des opérateurs de transports terrestres et des opérateurs d'organisation du transport partagé concernés. » ;

2° L'article L. 2121-8-1 est abrogé.

II. – Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport comportant :

1° Une étude de faisabilité d'un dispositif accordant un statut au covoitureur régulier ;

2° Le cas échéant, une définition des méthodes envisagées de contrôle du bon respect des réglementations incitatives ou dérogatoires aux restrictions de circulation dont les covoitureurs réguliers peuvent bénéficier, a minima lorsque ces réglementations relèvent des compétences de la police nationale ;

3° La définition des données qui peuvent être alors engendrées par l'usage du covoiturage régulier et la finalité de leur ouverture.

M. Guillaume Arnell. – Les déplacements des personnes commencent et s'achèvent rarement sur les quais d'embarquement. Bien d'autres données que celles des services réguliers de transport public sont donc à ouvrir pour la planification d'un déplacement entre deux points du territoire -correspondances, aires de co-voiturage, etc. Il s'agit de rendre accessibles l'ensemble des données susceptibles d'intéresser les usagers et d'optimiser l'utilisation des divers modes de transports collectifs.

M. le président. – Amendement n°421, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

Les principales données des services réguliers de transport public de personnes sont mises à disposition du public par voie électronique

par les mots :

Sauf dispositions contraires, les principales données relatives aux transports terrestres de personnes sont mises par voie électronique à la disposition des tiers, notamment des autorités organisatrices de la mobilité,

II. – Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les données relatives aux services de transport public incluent les arrêts, les horaires planifiés et constatés, les tarifs, les informations sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et les informations statistiques sur les émissions de gaz à effet de serre par personne transportée.

III. – Alinéa 6

Remplacer les mots :

des autorités organisatrices et des opérateurs de transport

par les mots :

des autorités organisatrices de la mobilité et des opérateurs de transports terrestres

IV. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'article L. 2121-8-1 du code des transports est abrogé.

M. Jean Desessard. – En commission, les rapporteurs ont élargi cet article aux horaires et aux tarifs - c'est une bonne chose. Tout en conservant l'esprit de l'*open data*, notre amendement limite la possibilité de réutiliser des données par d'éventuelles « dispositions contraires » justifiées au nom de l'intérêt général. Cette précaution étant prise, l'amendement étend le champ des données aux transports terrestres -vélo en libre-service, auto-partage, stationnement...

M. le président. – Amendement n°1010, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 5

Après le mot :

arrêts

insérer les mots :

, les conditions tarifaires

Mme Christine Prunaud. – Le développement des NTIC permet aujourd'hui de disposer de données en temps réel pour adapter son trajet, en cas d'accident par exemple. Il nous semble toutefois qu'il faut intégrer dans les données publiées les conditions tarifaires, domaine qui exige la plus grande transparence.

M. le président. – Amendement n°390, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 5

Supprimer les mots :

constatés, les tarifs, ainsi que

M. Jean-Jacques Filleul. – Sur le principe, nous sommes tous d'accord pour développer l'*open data*. L'ouverture des données doit toutefois être encadrée. Le risque de l'intermédiation par de grands opérateurs est réel. Le rapport Jutand ne place pas à la même enseigne les différents types de données. Certains, comme les horaires, pourront être produits, d'autres soumis à redevance. Mieux vaudrait, à nos yeux, attendre la projet de loi sur le numérique. Cet article, dans sa rédaction initiale, nous convient dans la mesure où il ne s'agit que des horaires théoriques, et non constatés.

L'amendement n°316 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°653 rectifié, présenté par MM. Kern, Détraigne, Marseille, Roche et Médevielle.

M. Yves Détraigne. – Si la publication des données réelles de retard et d'annulation rend objectif l'état du service, la définition d'indicateurs fiables de qualité permettrait d'améliorer l'information du consommateur et d'appréhender la réalisation effective de l'offre de transport.

M. le président. – Amendement identique n°828 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, Desplan, J. Gillot, Karam, S. Larcher, Mohamed Soilihi et Patient.

M. Jacques Cornano. – C'est le même : nous renforçons le développement de services d'information des usagers des transports, *via l'open data*.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – L'amendement n°213 rectifié est en retrait par rapport au texte de la commission spéciale, qui prévoit la publication des tarifs et des horaires

constatés pour l'ensemble des modes de transport : avis défavorable.

L'amendement n°421 rectifié étend la mesure à l'ensemble des transports terrestres, y compris ceux réalisés avec des véhicules particuliers. Cela me semble aller trop loin ; restons-en au texte de la commission spéciale. Avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°1010 : la commission spéciale a déjà ajouté les tarifs à la liste. Avis défavorable à l'amendement n°390, qui revient au texte de l'Assemblée nationale. Avis défavorable enfin aux amendements n°653 rectifié et 828 rectifié *bis*, peu clairs. Nous parlons ici d'une mise à disposition des données de transport, non d'une évaluation.

M. Emmanuel Macron, ministre. – L'amendement n°213 rectifié est en retrait par rapport à l'ambition du texte : retrait, sinon avis défavorable. Même avis sur l'amendement n°421 rectifié qui limite l'ouverture des données en excluant l'aérien et le maritime. L'amendement n°1010 est satisfait par le texte de la commission : retrait ? Avis favorable sur l'amendement n°390, non par fétichisme vis-à-vis du texte issu de l'Assemblée nationale mais parce que la rédaction initiale donne plus de souplesse au pouvoir réglementaire pour définir la liste des données mises en ligne. Le rapport Jutand identifie les données dynamiques, en temps réel, comme sensibles. Les informations en temps réel de la RATP, qui représentent une véritable valeur ajoutée, doivent-elles être mises en ligne gratuitement au même titre que les horaires planifiés ? C'est un débat complexe. Attention à ne pas dévaloriser l'ensemble de ces données.

Les amendements n°653 rectifié et 828 rectifié relèvent d'une autre logique, avec des indicateurs supplémentaires. Une autorité indépendante présidée par Olivier Faure en est déjà chargée : retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n° 213 rectifié est retiré, ainsi que les amendements n°s 421 rectifié et 1010.

M. Jean-Claude Lenoir. – Nous sommes tous favorables à l'amélioration de la qualité de l'information. Quand on prend le bus ou le métropolitain, on sait exactement quand on arrivera.

M. Jean Desessard. – Pas toujours, à Paris !

Mme Éliane Assassi. – Vous ne prenez pas souvent les transports !

M. Jean-Claude Lenoir. – Dans l'avion, c'est exemplaire : on sait toujours exactement où l'on est, même au-dessus de l'océan. Des applications dédiées vous donnent les coordonnées de tous les vols commerciaux de la planète en temps réel. Le problème, c'est la SNCF : quand on attend sur le quai, on ne connaît que l'horaire théorique d'arrivée du train en gare. Entre Le Mans et Rennes, une énorme machine de 80 mètres de long, qui pose les rails de la ligne à grande vitesse et qui devait aller en Allemagne, a disparu pendant trois semaines ! Nul ne savait où

elle était. Il faudrait inciter la SNCF à faire un effort pour informer les passagers de l'heure à laquelle ils peuvent espérer voir leur train arriver en gare.

L'amendement n°390 n'est pas adopté.

L'amendement n°653 rectifié est retiré, ainsi que l'amendement n°828 rectifié bis.

L'article premier quater est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°422, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport comportant :

1° Une étude de faisabilité d'attribution d'un statut au covoitureur régulier, s'il en fait la demande,

2° Le cas échéant, une définition des méthodes envisagées de contrôle du bon respect des réglementations incitatives ou dérogatoires aux restrictions de circulation dont les covoitureurs réguliers peuvent bénéficier, a minima lorsque ces réglementations relèvent des compétences de la police nationale ;

3° La définition des données qui peuvent être alors engendrées par l'usage du covoiturage régulier et la finalité de leur ouverture, dans le respect de la confidentialité des données à caractère personnel.

M. Joël Labbé. – Cet amendement précise les pistes de stratégie à approfondir pour développer le co-voiturage régulier, selon les dispositions introduites au Sénat à l'article 9 *bis* du projet de loi relatif à la transition énergétique, en faveur de l'auto-partage.

Laissons toute sa place à ce transport collaboratif. D'où cette demande de rapport. Moindre consommation de carburant, tissage du lien social, désenclavement de certains territoires mal desservis par les transports publics, les avantages sont nombreux !

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Défavorable : c'est une position de principe de la commission sur toutes les demandes de rapport.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Votre demande est satisfaite par le rapport Jutand, qui traite du co-voiturage. L'administration du co-voiturage serait source de lourdeur et de rigidité. Nous préférons une définition plus précise du co-voiturage, comme le prévoit la loi de transition énergétique. Retrait.

L'amendement n°422 est retiré.

M. le président. – Amendement n°1033 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2121-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-1. - L'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national. Il en est l'autorité organisatrice.

« La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la SNCF Mobilités, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article L. 2121-3.

« Toute création ou suppression par SNCF Mobilités de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis conforme aux régions et départements concernés.

« Toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées. »

M. Thierry Foucaud. – Nous précisons que l'État est l'autorité organisatrice des TET (trains d'équilibre du territoire), afin d'encadrer juridiquement les conventions passées entre l'État et l'entreprise exploitant ces services conventionnés. En effet, qualifier dans la loi l'État d'autorité organisatrice aura pour conséquence de qualifier la convention TET conclue entre l'État et SNCF Mobilités de contrat de service public, au sens du règlement européen de 2007 dit « obligation de service public » (OSP).

Mme Schurch avait reçu un écho favorable quand elle avait soulevé cette question. Il s'agit de protéger les lignes d'équilibre du territoire de toute ouverture à la concurrence. La régionalisation serait catastrophique, faute de moyens suffisants accordés aux régions. Le désengagement unilatéral de la SNCF sur le service des TET se traduit par une baisse de l'offre de 10 % depuis 2011. Le constat est sans appel. On ne peut accepter un tel renoncement de l'État en matière de desserte du territoire, alors que la SNCF propose de supprimer 160 TET sur 300 ! Regardez la cartographie proposée par la SNCF, elle est édifiante...

M. le président. – Amendement n°1007 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2121-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il en est l'autorité organisatrice. » ;

2° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 2111-25, les mots : « 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 ».

M. Michel Le Scouarnec. – Cet amendement n'est pas que rédactionnel : il s'agit de préciser que l'État est l'autorité organisatrice du TET afin de concilier libre concurrence et intérêt général... L'amendement traite également de la modulation des tarifs, pour sortir du dogme de l'offre et de la demande.

L'amendement n°532 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°870 rectifié *quater*, présenté par M. Cadic et les membres du groupe UDI-UC.

M. Olivier Cadic. – Cet amendement, symétrique de celui adopté en commission sur les services ferroviaires régionaux, autorise, au 1^{er} janvier 2017, l'ouverture à la concurrence totale ou partielle des conventions de délégation de service public portant sur l'exploitation des TET. Cette mesure finira par être imposée à l'échelle européenne. Il convient de l'anticiper. Elle permettra de réduire les coûts et d'améliorer la qualité de service du transport ferroviaire, ce qui aidera à préserver son attractivité par rapport au transport par autocar.

M. le président. – Amendement n°754 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État, en tant qu'autorité organisatrice des transports conventionnés longue distance, peut confier, dans le cadre d'expérimentations et en conformité avec le droit issu de l'Union Européenne, l'exploitation de lignes d'équilibre du territoire à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence ferroviaire en France dans le cadre d'une délégation de service public.

M. Jean-François Longeot. – La convention d'exploitation des TET entre l'État et la SNCF, prolongée d'une année, arrivera à échéance le 31 décembre 2015. Alors que la Commission « Avenir des TET » doit présenter son rapport au mois de mai 2015, le Gouvernement a engagé l'assouplissement de la législation du transport par autocar dans ce projet de loi. Le calendrier imposé par le Gouvernement oblige à ouvrir le débat dès maintenant.

Cet amendement, s'appuyant sur la législation européenne, propose d'encadrer l'ouverture à la concurrence en proposant une expérimentation dans le cadre d'une délégation de service public.

M. le président. – Amendement n°755 rectifié bis, présenté par Mme Billon, M. Détraigne, Mme Férat,

M. Gabouty, Mme Gatel, MM. Guerriau et Longeot, Mme Loisier et M. Médevielle.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, peut confier à titre expérimental, et en conformité avec le droit issu de l'Union européenne, l'exploitation de lignes de trains express régionaux à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence ferroviaire en France, dans le cadre d'une délégation de service public.

M. Jean-François Longeot. – Les TER ont su proposer une offre de mobilité qu'il convient de conforter : leur fréquentation a augmenté de 55 %. L'ouverture à la concurrence, afin de préserver les dessertes TER en termes d'équilibre des régions et d'aménagement de leur territoire, doit être encadrée.

M. le président. – Amendement n°871 rectifié *quater*, présenté par M. Cadic et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, peut confier dans le cadre d'expérimentations, et en conformité avec le droit issu de l'Union Européenne, l'exploitation de lignes de trains express régionaux à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence ferroviaire en France.

M. Olivier Cadic. – Cet amendement autorise les régions à confier à titre expérimental l'exploitation de lignes dites TER à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence ferroviaire en France.

Le règlement « obligation de service public », entré en vigueur le 3 décembre 2009, permet aux autorités organisatrices de transports de choisir librement le mode d'attribution de leur contrat de service public. Dans ce cadre, la région, autorité organisatrice des TER, pourrait lancer des expérimentations sur certaines lignes afin que de nouveaux opérateurs puissent les exploiter.

Les TER représentent aujourd'hui un déficit d'exploitation de 900 millions d'euros, alors que les régions consacrent plus de 20 % de leurs budgets aux transports. L'État, qui n'a pas la compétence, compense pour près de 2 milliards d'euros.

L'ouverture à de nouveaux opérateurs permet de susciter l'innovation dans les services proposés, de baisser le coût global d'exploitation tant pour le contribuable national que local.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – L'amendement n°1033 rectifié, qui prévoit un avis conforme des régions sur les lignes ferroviaires nationales, me paraît excessif : avis défavorable.

L'amendement n°1007 rectifié n'est pas conforme à la directive 2012-34 qui encadre le calcul des redevances d'infrastructures. Avis défavorable. L'amendement n°870 rectifié *quater* sur les TET complète le dispositif adopté en commission spéciale : avis favorable.

Autoriser dès à présent l'ouverture à la concurrence des TET empêcherait toutefois les opérateurs de s'y préparer de manière satisfaisante : avis défavorable, dès lors, à l'amendement n°754 rectifié *ter* ainsi qu'à l'amendement n°755 rectifié *bis*. *Idem* pour l'amendement n°871 rectifié *quater*.

M. Emmanuel Macron, ministre. – L'État est d'ores et déjà l'autorité organisatrice des TET. En revanche, les services ferroviaires d'intérêt national, au sens de l'article L. 2121-1 du code des transports, incluent également les TGV. L'adoption de l'amendement n°1033 rectifié aurait pour conséquence de remettre en cause le cadre réglementaire des TGV... Cela priverait la SNCF de son autonomie sur le plan commercial. Retrait ? *Idem* pour l'amendement n°1007 rectifié. Sinon, avis défavorable.

Le Gouvernement est défavorable à l'ouverture des TET à la concurrence. Ne préjugeons pas des travaux en cours sur la préparation à Bruxelles du quatrième paquet ferroviaire. Même avis défavorable sur les amendements prévoyant une expérimentation de l'ouverture à la concurrence des TER.

M. Gérard Longuet. – En l'état du débat, je m'abstiendrai sur l'amendement n°1033 rectifié. Quel est le lien entre les régions et les TGV ? La grande région Nord-Est associe trois régions, le TGV en constitue l'axe structurant. Ainsi le TGV entre Reims et Strasbourg va fonctionner, en réalité, comme un TER, même s'il a l'élégance moderne du TGV !

M. Daniel Gremillet. – J'irai même plus loin : aujourd'hui, les régions co-financent les gros travaux structurants comme le TGV. Nous en savons quelque chose dans la région Est. Il ne me paraît pas absurde de consulter les régions !

*L'amendement n°1033 rectifié est adopté ;
l'article additionnel est inséré.*

Mme Catherine Deroche, co-rapporteuse de la commission spéciale. – Nous avons nos frondeurs !

*Les amendements n°s 1007 rectifié
et 870 rectifié quater deviennent sans objet.*

M. Jean-Jacques Filleul. – L'amendement n°754 rectifié *ter* me paraît précipité. Je participe à la commission sur l'avenir des TET, mise en place par M. Vidalies, qui traite de l'articulation des TET avec les TER et les autres formes de mobilité. Le sujet est complexe, la réflexion n'est pas achevée. Une consultation en ligne des usagers a été lancée le 20 mars. Prévoir une expérimentation de l'ouverture à la concurrence serait prématuré.

M. Jean-François Longeot. – Je maintiens cet amendement de bon sens.

L'amendement n°754 rectifié ter n'est pas adopté, non plus que les amendements n°755 rectifié et 871 rectifié quater.

M. le président. – Amendement n°1012, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'article L. 2333-64 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Et dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2° L'article L. 2333-66 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-66. - Le versement est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public ou du conseil régional. » ;

3° L'article L. 2333-67 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, hors Île-de-France, dans la limite de 0,30 % dans un territoire situé hors périmètre de transport urbain. »

II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, aux conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

M. Thierry Foucaud. – Lors du débat sur la réforme ferroviaire, le Sénat avait adopté le principe d'un versement transport dit « interstitiel » pour financer les TER, applicable à toutes les entreprises de plus de neuf salariés. Cette mesure a été supprimée en loi de finances à l'Assemblée nationale, pour une question technique. Cet amendement vise à réparer cette erreur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – La commission spéciale n'est pas favorable à la création de nouvelles taxes, n'en déplaise au ministre, *a fortiori* par voie d'amendement. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°1012 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1011, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement peut soumettre à ses partenaires européens le projet d'insérer systématiquement une clause de réversibilité dans les directives européennes existantes et futures.

Mme Éliane Assassi. – Le secteur ferroviaire n'est pas un marché comme les autres, il relève de l'intérêt général, d'où la nécessité de préserver une entreprise nationale 100 % publique.

Le fret ferroviaire a fait l'objet de longs débats ici ; c'est un outil précieux pour le développement durable qui soulage la route, saturée par les poids lourds et bientôt les autocars. L'ouverture à la concurrence n'a pas permis d'enrayer le déclin de l'activité fret et du wagon isolé, qui doivent être reconnus d'intérêt général. Le service public a répondu au défi de la mobilité ; il doit désormais apporter une réponse à la préservation de l'environnement. Il est lié à notre histoire et incontournable pour notre avenir. Péréquation, aménagement du territoire et efficacité sociale appellent non pas une libéralisation mais une meilleure coopération entre l'État et les régions, le contribuable et l'usager.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Disposition sans portée normative, avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – En droit européen, de telles clauses de réversibilité ne sont pas opérantes, même si je comprends la philosophie qui est la vôtre. Retrait ; à défaut, avis défavorable.

L'amendement n°1011 n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER QUINQUIES

Mme Évelyne Didier. – Cet article, introduit par le rapporteur de la commission spéciale du Sénat, met fin au monopole de SNCF Mobilités en ouvrant à la concurrence totale ou partielle les conventions de délégations de service public régissant les transports ferroviaires organisés par les régions, au 1^{er} janvier 2019. Or le règlement dit OSP précise que les autorités compétentes sont l'État ou la région.

Cet article entraînerait *de facto* la modification des lois Loti et SRU, qui confèrent le monopole du transport régional ferroviaire à la SNCF : les régions n'ont donc pas cette compétence, sauf à préjuger de la loi NOTRe !

Cette mesure finira par être imposée à l'échelle européenne, dit l'UMP, à l'unisson de la rapporteuse. Nous ne sommes pas d'accord avec vous : ce n'est pas une fatalité ! Généralement, vous prônez plutôt une transposition *a minima*. Il n'y a, ici, aucune raison d'anticiper, surtout quand on voit le résultat de l'ouverture du fret à la concurrence, avec, à la clé, une dégradation du service public pour les usagers.

M. Christian Favier. – Oui, cet article a malheureusement été ajouté par la commission spéciale du Sénat. Si nous partageons le constat selon lequel le développement des autocars entraînera une

concurrence déloyale pour le ferroviaire, nous ne vous rejoignons pas sur la conclusion que vous en tirez, à savoir l'accélération de la libéralisation du transport ferroviaire.

Le chiffre d'affaires du rail en Europe est de 73 milliards d'euros, il emploie 800 000 personnes. Les trains régionaux, qui représentent en France 15 % du trafic et transportent 800 000 passagers chaque jour, suscitent bien des appétits...

La mesure proposée ne tire aucune leçon de l'expérience de la libéralisation du fret et des études économétriques qui montrent les limites de la libéralisation. En proposant une ouverture à la concurrence dès le 1^{er} janvier 2019, vous bradez le service public, avec le risque d'une hausse des tarifs, d'une dégradation du service, d'un abandon des lignes les moins rentables au risque de créer des déserts ferroviaires. Ce sont toujours les entreprises qui pratiquent le moins-disant qui profitent de l'ouverture à la concurrence, avec des risques évidents de *dumping* social.

Mme Annie David. – Le groupe CRC est frontalement opposé à cet article. La casse des services publics de transport ferroviaire n'est pas une fatalité. L'ouverture à la concurrence des TER aura des effets dramatiques pour les cheminots et les usagers, auxquels les régions aménagent des tarifs sociaux. En Paca, collégiens, apprentis, lycéens et étudiants de moins de 26 ans bénéficient pour 15 euros par an d'un abonnement leur assurant la gratuité sur tous les transports domicile-lieu d'étude ou lieu de stage et 50 % de réduction sur les autres trajets. Pareils dispositifs de soutien aux publics les plus fragiles perdureront-ils si le service est géré par des entreprises privées ?

M. le président. – Amendement n°3, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

M. Jean-Pierre Bosino. – Le groupe CRC est opposé à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire national de voyageur. Elle ne réduira pas les coûts, n'améliorera pas la qualité de service et n'aidera pas à préserver son attractivité par rapport au transport par autocar. L'incantation ne suffit pas. Inutile aussi de s'appuyer sur des exemples étrangers, très disparates. Songez à l'échec spectaculaire en Grande-Bretagne !

Le désengagement de l'État a conduit à une fragmentation du territoire. Les mots péréquation, égalité, unité ont laissé la place à compétitivité, attractivité, métropolisation, rentabilité. La notion même de service public est remplacée par celle de service au public... Nos concitoyens sont attachés à la SNCF. Le train n'a pas besoin de chantage à la concurrence mais d'investissements et de moyens pour pouvoir répondre au besoin d'un transport de qualité, ponctuel et en toute sécurité.

M. le président. – Amendement identique n°391, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

M. Jean-Jacques Filleul. – Pourquoi anticiper sur une extension de la concurrence européenne ? Le quatrième paquet ferroviaire est encore en négociation à Bruxelles, le Parlement européen a repoussé la date d'ouverture des lignes conventionnées à 2022. Ne reproduisons pas l'erreur commise lors de l'ouverture à la concurrence précipitée du fret ferroviaire.

M. le président. – Amendement identique n°423, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

M. Joël Labbé. – Les écologistes s'opposent à l'ouverture non concertée à la concurrence des transports ferroviaires régionaux et doute qu'elle conduise à une baisse des tarifs ou une amélioration de la qualité de service. Avec la libéralisation des autocars, cette réforme risque d'isoler des pans entiers du territoire national, jugés non rentables.

L'amendement n°768 n'est pas défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – L'ouverture des lignes TER présente de nombreux avantages : l'amélioration du service rendu, une meilleure maîtrise des coûts, une meilleure information des autorités organisatrices des transports.

Anticipons sur l'échéance qui s'imposera à nous et ne reproduisons pas les erreurs commises lors de l'ouverture du fret.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Anticiper est une qualité. Mais anticiper ce qui n'est pas certain peut être risqué... Le quatrième paquet ferroviaire n'est pas encore finalisé à Bruxelles. Inutile de se précipiter pour libéraliser. L'avis est favorable aux amendements de suppression.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – La loi sur le ferroviaire, que j'ai votée avec mon groupe, a fait le pari d'une SNCF assumant à la fois l'exploitation et le réseau. Elle a toutefois pour nous un goût d'inachevé. La SNCF doit se préparer, l'ouverture à la concurrence est inéluctable. Le nier serait lui rendre, comme aux cheminots, un mauvais service.

La libéralisation interviendra le 3 décembre 2019. La commission spéciale a avancé la date de onze mois pour inciter les acteurs du ferroviaire à s'y préparer. Notre démarche, aussi paradoxale que cela puisse paraître, est protectrice. Laissons la SNCF préparer l'ouverture à la concurrence plutôt que la subir.

M. Michel Raison. – J'encourage mes collègues à ne surtout pas voter ces amendements. Tordons le cou à la comparaison entre fret ferroviaire et TER. L'échec de la libéralisation de 2003 s'explique par le fait que 70 à 80 % du fret s'effectue sur des courtes distances ; d'où l'avantage à la route. De plus, la SNCF a toujours privilégié les sillons Voyageur sur les

sillons Fret, ce qui rend le transport des marchandises incertain et a dissuadé les clients. L'ouverture à la concurrence sera bénéfique aux finances publiques et ne pose aucun risque pour la sécurité car les régions veillent au respect du cahier des charges.

M. Marc Laménie. – À nouveau, je voterai pour la suppression de cet article avec les sénateurs du groupe CRC. L'échec de l'ouverture du fret ferroviaire est parlant. Il faut avoir un grand respect pour les cheminots qui ont fait l'histoire du rail.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Une précision : l'ouverture à la concurrence est d'ores et déjà prévue dès le 3 décembre 2019 pour les services conventionnés : les TER et les TET. Anticipons !

M. Marc Daunis. – Je ne comprends pas cet acharnement pour gagner onze mois ! Ne confondons pas anticipation et précipitation, idéologie et pragmatisme.

À la demande du groupe CRC, les amendements identiques n^{os} 3, 391 et 423 sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°122 :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	338
Pour l'adoption.....	140
Contre	198

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1013, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rédiger ainsi cet article :

La France, par l'intermédiaire du Secrétaire d'État chargé des Transports, demande aux instances européennes la réalisation d'un bilan contradictoire sur l'impact en terme d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire.

Le Secrétaire d'État demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire.

Dans l'attente, le Gouvernement s'engage par un moratoire, à ne pas transposer de nouvelles directives.

Mme Annie David. – Après l'ouverture à la concurrence du fret international en 2003, du transport de marchandise en 2006 et du transport international de voyageurs en 2009, et au-delà de notre refus de principe de privatiser des lignes publiques, nous voulons un bilan de ces libéralisations et de leurs effets sur les prix, le service rendu, les conditions de travail des agents et l'état du réseau. Plutôt que nous renvoyer les exemples dramatiques de la Grande-Bretagne et de l'Espagne contre ceux, réussis, de

l'Allemagne et de la Suède, demandons à l'Union européenne un bilan contradictoire. Nous ne pouvons continuer à transposer des directives à l'aveugle.

M. le président. – Amendement n°1679, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

I. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

peut passer

par le mot :

passe

et le mot :

attribuer

par le mot :

attribue

II. – Après l'alinéa 5

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :

a) À la dernière phrase du premier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « l'entreprise ferroviaire avec qui elle a passé une convention de délégation en application de l'article L. 2121-4 » ;

b) Au dernier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « une entreprise ferroviaire » ;

III. – Alinéa 6

Remplacer la référence :

et de l'article L. 2121-4

par les références :

, de l'article L. 2121-4 et de l'article L. 2121-7

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Amendement rédactionnel et de cohérence.

L'amendement n°582 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°928, présenté par M. Joyandet.

M. Alain Joyandet. – Défendu.

L'amendement n°389 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°944, présenté par M. Joyandet.

Alinéa 7

Remplacer l'année :

2019

par l'année :

2017

M. Alain Joyandet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°570 rectifié, présenté par M. Maurey, Mmes Morin-Desailly et Férat, MM. Guerriau, Pozzo di Borgo, Revet, D. Dubois, Chaize, Mayet et Luche, Mme Gatel, M. Roche, Mme Billon et M. Kern.

Alinéa 7

Remplacer l'année :

2019

par l'année :

2018

M. Hervé Maurey. – La commission spéciale a fixé une ouverture à la concurrence pour les transports ferroviaires organisés par les régions à partir du 1^{er} janvier 2019, nous avançons cette échéance d'un an. Nous avons tout intérêt à anticiper. Les effets de cette ouverture, là où elle a déjà eu lieu, sont tout à fait positifs - augmentation du trafic ou encore amélioration de la compétitivité.

M. le président. – Amendement identique n°1432 rectifié, présenté par M. Zocchetto et les membres du groupe UDI-UC.

M. Hervé Maurey. – Défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Défavorable aux amendements n°1013 -une injonction au Gouvernement- et 928. Défavorable également à l'amendement n°944 : le 1^{er} janvier 2017, c'est un peu juste ! Même avis sur les amendements n°570 rectifié et 1432 rectifié, pour les mêmes raisons.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Défavorable à l'amendement n°1013 ; de même, par cohérence, à l'amendement n°1679. Retrait de l'amendement n°928, sinon avis défavorable. Défavorable aux amendements n°570 rectifié et 1432 rectifié, vu ma position sur la date de 2019.

M. Alain Joyandet. – Je n'insisterai pas.

Les amendements n°928, 944 et 1432 rectifié sont retirés.

L'amendement n°1013 n'est pas adopté.

L'amendement n°1679 est adopté.

M. Hervé Maurey. – En bon centriste, l'amendement n°570 rectifié me semblait un bon compromis entre la proposition de M. Joyandet, 2017, et celle de la commission spéciale, 2019. Cependant, je m'incline devant le président centriste de la commission spéciale...

L'amendement n°570 rectifié est retiré.

À la demande du groupe CRC, l'article premier quinquies est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°123 :

Nombre de votants 337

Nombre de suffrages exprimés 337

Pour l'adoption..... 199

Contre 138

Le Sénat a adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°1015, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 1^{er} quinquies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le deuxième alinéa de l'article L. 3221-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – les charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes ; ».

M. Michel Billout. – Pour améliorer le droit à la mobilité, nous devons introduire dans le code des transports un élément qui y fait jusqu'à présent cruellement défaut : le coût des infrastructures. On ne comprend pas pourquoi les nouveaux services ne s'acquitteraient pas de ces coûts. Sans quoi ils n'auraient qu'à se greffer sur les services existants de manière quasi clandestine et certains modes de transport seraient favorisés. Tous les acteurs doivent être placés sur un pied d'égalité.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Défavorable. Ces charges ne sont pas assumées par les prestataires de services, il ne serait pas logique qu'ils les répercutent dans le prix de leurs prestations.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Défavorable.

Mme Christine Prunaud. – Cet amendement n°1015 prépare l'avenir. Lorsqu'on prend le train ou l'avion, le coût des infrastructures est incorporé dans le prix du billet. Or le coût de l'entretien des routes n'est jamais inclus dans le coût du tarif routier. *De facto*, cette charge est laissée aux utilisateurs. Comme elle ne figure pas dans l'article L. 3221-1, on a l'impression qu'elle n'existe pas... Comment développer des modes de transports alternatifs à la route dans ces conditions ? Rétablissons une concurrence à armes égales.

L'amendement n°1015 n'est pas adopté.

ARTICLE 2

Mme Éliane Assassi. – La dérégulation des liaisons par autocars a toutes les apparences du bon sens et de la modernité. Mais comme le diable se niche dans les détails, le bon sens et la modernité masquent parfois des réalités moins riantes. Ainsi les autorités organisatrices des transports se trouvent dessaisies de leur pouvoir de décision au profit d'une autorité de régulation au pouvoir exorbitant de mettre en balance intérêt public et intérêt privé. Les lignes de

car risquent d'entrer en concurrence avec le train, de dissuader les investissements dans le ferroviaire. L'étude d'impact est bien discrète sur ce point ! De plus, la dérégulation ne contribuera pas au financement des infrastructures ni à l'amélioration du réseau existant. Les entreprises privées n'exploiteront que les lignes les plus rentables, en concurrence avec les lignes des collectivités territoriales.

Les transports par car ne sont ni plus courts ni plus confortables. En termes de progrès social, favoriser la mobilité dans les meilleures conditions passe par le développement du ferroviaire.

Enfin, les préoccupations écologiques sont essentielles à toute politique de développement du transport collectif. Mais qui s'en soucie ici... (*Exclamations sur plusieurs bancs*) Lutter contre la pollution est aussi un impératif.

Mme Évelyne Didier. – L'ouverture à la concurrence du transport par autocar n'est pas une réponse à la baisse du pouvoir d'achat. Au contraire même, elle va fragiliser le service public et les outils de solidarité existants. Il faudra le dire une fois pour toutes : le service public n'est pas fait pour être rentable. Il conviendrait plutôt de mettre en œuvre une politique de meilleure répartition des richesses. Le problème, c'est bien le niveau de revenu des familles. Nous nous accommodons aujourd'hui d'un système qui retire tout sens au travail et toute dignité aux individus.

Au lieu de cela, on multiplie les fonds de solidarité en complément des aides apportées par les associations. Cela suffit ! Ce système pervers dénature complètement le sens du travail... Finalement, on réinvente la troisième classe ! (*Protestations à droite*) Moi, la troisième classe, je sais ce que c'est pour l'avoir prise !

Après la libéralisation complète qui a eu lieu en Allemagne, une étude fait apparaître que, pour aller de Hambourg à Berlin en autocar, il en coûte 24 euros, contre 77 en train. Mais il faut compter 3 h 20 en autocar contre 1 h 30 de train.

Tirons les enseignements de la libéralisation du fret ; n'abandonnons pas un patrimoine, notre réseau ferroviaire, que le monde entier nous envie et qui disparaît. On dénombrait 300 kilomètres de ralentissements en 1997 ; il y en a 3 000 aujourd'hui. Non à la balkanisation de notre réseau ferroviaire.

Mme Annie David. – Le groupe CRC s'oppose à la libéralisation des liaisons par car, qui se fait au dépens de nos concitoyennes et de nos concitoyens et va à l'encontre de tout le travail mené pour faire accepter la mobilité écologique. Les garanties ajoutées par la commission spéciale ne suffisent pas. Pourquoi 200 kilomètres et pas 250, comme le préconise la SNCF ?

Pourquoi toujours citer l'Allemagne en exemple ? Nous voyons, nous, que le modèle français de service public mérite d'être défendu et conforté. On souhaite

décourager le recours au train sur les liaisons trop coûteuses... Pourtant, il n'a jamais été question de transférer sur les routes le transport régional lors des Assises du rail en 2011. La route a bénéficié d'une politique publique très avantageuse ces dernières années : réseau routier financé par la puissance publique, fiscalité favorable, etc. Mais quel est le coût de ses externalités négatives ? Son coût environnemental ?

M. le président. – Amendement n°4, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

M. Jean-Pierre Bosino. – Pour les jeunes pauvres, il y a encore mieux, moins cher et plus écologique que l'autocar : la diligence. (*Sourires*) Il faut y penser !

Les régions, dont le transport représente un quart du budget, seront tentées de fermer des lignes TER, d'en fusionner d'autres du fait de cet article. Quelque 16 000 emplois de cheminots sont en jeu ! On organise la casse du service public, de l'ingénierie publique. Décidément, le compte n'y est pas, qu'il s'agisse d'emploi, de préservation des savoir-faire, de sécurité.

Pour avoir une vision juste du coût réel, il faut inclure les coûts externes, supportés par la collectivité, pollution de l'air, bruit, embouteillages, accidents : sans quoi, c'est un jeu de dupes !

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Avis défavorable. La commission spéciale a bien encadré cette ouverture des liaisons par car.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Le Gouvernement veut ouvrir ce secteur. Oui, il crée de l'emploi : une dizaine de milliers d'emplois, selon France Stratégie. Voulez-vous refuser aux routiers une perspective d'avenir quand le transport de marchandises est saturé ? Moi non. Le secteur privé s'installera sur des lignes présentant un potentiel de trafic. Par définition, il ne concurrence pas les lignes TET et TER.

En somme, si l'on vous suit, parce qu'il existe des cantines, on n'aurait pas le droit d'ouvrir des restaurants et des restaurants bon marché parce qu'il en existe des chers !

Mme Éliane Assassi. – Mais non !

M. Emmanuel Macron, ministre. – Beaucoup de Français ne peuvent pas se payer un billet de TGV.

Mme Éliane Assassi. – La faute à qui ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – Beaucoup n'ont pas de ligne ferroviaire à proximité et, parce que l'intelligence est en marche, comme dit M. Bosino, ils développent le co-voiturage. C'est cela que concurrencera le car : c'est au fond un co-voiturage organisé, plus écologique. (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; M. Robert Del Picchia applaudit aussi*)

M. Jean-Pierre Bosino. – Je ne parlais pas d'intelligence mais de diligence. Avec des chevaux ! M. le ministre est très jeune. Sait-il ce qui s'est passé le 31 juillet 1982 à Beaune ? (*Mouvements sur divers bancs*) 45 enfants mort dans un accident d'autocar !

M. Emmanuel Macron, ministre. – À ce compte-là, avec ce qui s'est passé l'autre jour, il faut interdire le transport aérien.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le service public fait partie du génie français et son principe est que les services rentables financent les moins rentables. Donc, il faut disjoindre deux débats. Premièrement, des lignes de car sur des trajets non couverts ? Je réponds : oui. Deuxièmement, des lignes de car sur des trajets couverts et rentables ? Car il y a une gestion publique rentable, heureusement.

M. Jean-Pierre Grand. – Et il y a des poissons volants.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Le président de l'autorité ferroviaire le dit : si l'État ne modernise pas les TET, la libéralisation du transport par car sera mortifère pour le rail. Voilà la réalité : les Français qui n'ont plus de bureau de poste, d'école, n'auront plus de gare. Comment voulez-vous qu'ils aient le sentiment d'appartenir à la communauté nationale ? Je proposerai un amendement de repli. (*Applaudissements sur les bancs CRC*)

M. Jean-Pierre Grand. – Avec une telle majorité, point besoin d'opposition !

M. Emmanuel Macron, ministre. – Il n'est pas correct de tirer ainsi argument d'événements tragiques. Il n'y a d'ailleurs pas plus de morts dans des accidents d'autocar que de train. Je vous le dis franchement, monsieur Bosino, quand on vient de vivre un événement catastrophique comme le récent drame aérien, évoquer un accident de car, certes tragique, n'est pas à la hauteur du débat. (*Protestations sur les bancs CRC*)

M. Jean-Pierre Bosino. – Allez donc le dire aux familles ! (*Mme Brigitte Gonthier-Maurin renchérit*)

M. Emmanuel Macron, ministre. – Cela s'appliquerait à toutes les familles de victimes d'un accident de transport ! Agiter ainsi les peurs, ce n'est pas correct.

Madame Lienemann, nous ouvrons quelque chose qui était fermé, tout simplement. Moi aussi, je défends le service public, un service public conquérant !

Mme Annie David. – Monsieur le ministre, vous pouviez créer des lignes de service public pour répondre aux nouveaux besoins. Bénéficiaires, elles financeraient des lignes moins rentables. Vous avez, manifestement, une bien piètre idée des cantines,

M. Emmanuel Macron, ministre. Quelle idée !

Mme Annie David. – Puisque vous leur préférez les restaurants...

M. Emmanuel Macron, ministre. – Je n'ai rien dit de tel. C'était une métaphore.

Mme Annie David. – Vous mettez en difficulté le service public : des emplois seront créés, dites-vous, mais *quid* de ceux qui seront détruits, quand en avez-vous parlé ?

Nous voulons, nous, un service public de transport de gauche, et non ces lignes de train fermées partout en France.

Bien sûr, vous ne me donnerez pas raison puisque votre philosophie est d'essence libérale. Cependant, même si ne n'ai pas l'espoir de vous convaincre, je bataillerai, avec mon groupe, pied à pied, pour un service public de gauche.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Ce débat est finalement interne, entre le Gouvernement et sa majorité.

Mme Éliane Assassi. – Non ! Sûrement pas !

M. Alain Richard. – Le Gouvernement et son opposition ?

Mme Éliane Assassi. – Non plus ! Que savez-vous de la politique, monsieur Richard ?

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Ne diabolisons pas l'autocar. Derrière son développement, il y a des emplois, des salariés, des professionnels qui ont à cœur de remplir leur mission. Il viendra en complément des autres modes de transport.

Nous n'avons examiné que cinquante amendements en quatre heures trente. À ce rythme, siéger les dimanches ne suffira pas...

Mme Éliane Assassi. – Nous avons le droit de parler !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – C'est un appel à la sagesse...

Engagement de procédure accélérée

M. le président. – En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi organique relatif à la consultation sur l'accession de la Nouvelle-Calédonie à la pleine souveraineté, déposé sur le Bureau du Sénat le 8 avril 2015.

La séance est suspendue à 19 heures.

PRÉSIDENTE DE MME ISABELLE DEBRÉ,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 30.

Conférence des présidents

Mme la présidente. – Je vais vous donner lecture des conclusions de la Conférence des présidents qui s'est réunie ce soir.

La Conférence des présidents a pris acte, en application de l'article 6 *bis* du Règlement, de la demande du groupe socialiste et apparentés de création d'une mission d'information sur la commande publique et de la demande du groupe RDSE de création d'une commission d'enquête sur le bilan et le contrôle de la création, de l'organisation, de l'activité et de la gestion des autorités administratives indépendantes, avec une prise d'effet au lundi 4 mai.

Elle a par ailleurs fixé l'ordre du jour jusqu'au vendredi 29 mai.

Semaines réservées par priorité au Gouvernement

JEUDI 9 AVRIL

À 9 heures 30 :

- Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

À 15 heures :

- Questions d'actualité au Gouvernement.

À 16 heures 15 et le soir :

- Suite de l'ordre du jour du matin.

VENDREDI 10 AVRIL

À 9 heures 30, à 14 heures 30 et le soir

SAMEDI 11 AVRIL

À 9 heures 30 et à 14 heures 30

LUNDI 13 AVRIL

À 16 heures, le soir et la nuit

- Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

MARDI 14 AVRIL

À 14 heures 30, le soir et la nuit

- Éloge funèbre de Claude Dilain ;

- Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

MERCREDI 15 AVRIL

À 14 heures 30 et le soir :

- Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

En outre, à 14 heures 30 :

- Désignation des vingt-trois membres de la mission d'information sur la commande publique.

JEUDI 16 AVRIL

À 9 heures 30 :

- Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

À 15 heures :

- Questions d'actualité au Gouvernement.

À 16 heures 15 et le soir :

- Suite de l'ordre du jour du matin.

VENDREDI 17 AVRIL

À 9 heures 30, à 14 heures 30, le soir et, éventuellement, la nuit :

- Quatre conventions internationales en forme simplifiée ;

- Suite et fin de la discussion des articles du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Éventuellement, SAMEDI 18 AVRIL

À 9 heures 30 et à 14 heures 30 :

- Suite de l'ordre du jour de la veille.

Suspension des travaux en séance plénière du lundi 20 avril au dimanche 3 mai.

Semaine réservée par priorité au Gouvernement

MARDI 5 MAI

À 14 heures 30 et le soir :

- Projet de loi ratifiant l'ordonnance du 19 décembre 2014 relative à l'élection des conseillers métropolitains de Lyon ;

- Projet de loi modifiant la loi du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer ;

- Projet de loi relatif à la réforme de l'asile.

MERCREDI 6 MAI

À 14 heures 30 :

- Explications de vote des groupes sur le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

De 15 heures 30 à 16 heures :

- Vote par scrutin public sur ce projet de loi.

À 16 heures :

- Proclamation du résultat du scrutin public.

À 16 heures 15 et le soir :

- Suite du projet de loi relatif à la réforme de l'asile.

En outre, à 14 heures 30 :

- Désignation des vingt et un membres de la commission d'enquête sur le bilan et le contrôle de la création, de l'organisation, de l'activité et de la gestion des autorités administratives indépendantes.

JEUDI 7 MAI

À 9 heures 30 :

- Deux conventions internationales en forme simplifiée ;

- Projet de loi autorisant la ratification de l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part ;

- Suite du projet de loi relatif à la réforme de l'asile.

De 15 heures à 15 heures 45 :

- Questions cribles thématiques sur la forêt française.

À 16 heures et, éventuellement, le soir :

- Suite de l'ordre du jour du matin.

Semaine sénatoriale de contrôle**MARDI 12 MAI**

À 9 heures 30 :

- Questions orales.

À 14 heures 30 :

- Débat sur le thème : « Les collectivités territoriales et le financement des lieux de culte ».

À 16 heures :

- Débat sur l'avenir industriel de la filière aéronautique et spatiale face à la concurrence.

À 17 heures 30 :

- Question orale avec débat sur les risques inhérents à l'exploitation de l'huître triploïde.

Le soir :

- Débat sur les conclusions de la commission d'enquête sur l'organisation et les moyens de la lutte contre les réseaux djihadistes en France et en Europe.

MERCREDI 13 MAI

À 14 heures 30 :

- Proposition de résolution tendant à réformer les méthodes de travail du Sénat.

Semaine sénatoriale**MARDI 19 MAI**

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe CRC :

- Proposition de loi visant à instaurer un moratoire sur l'utilisation et la commercialisation d'armes de quatrième catégorie ;

- Débat sur le rétablissement de l'allocation équivalent retraite.

MERCREDI 20 MAI

À 14 heures 30 :

- Proposition de loi simplifiant les conditions de saisine du conseil national d'évaluation des normes ;

- Proposition de loi relative au renforcement de la protection des installations civiles abritant des matières nucléaires.

JEUDI 21 MAI

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

- Proposition de loi visant à la réouverture exceptionnelle des délais d'inscription sur les listes électorales ;

- Proposition de loi relative au parrainage civil.

À 15 heures :

- Questions d'actualité au Gouvernement.

De 16 heures 15 à 20 heures 15 :

Ordre du jour réservé au groupe UDI-UC :

- Proposition de loi tendant à modifier le régime applicable à Paris en matière de pouvoirs de police.

Semaine réservée par priorité au Gouvernement**MARDI 26 MAI**

À 9 heures 30 :

- Questions orales.

À 14 heures 30 et le soir :

- Deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

MERCREDI 27 MAI

À 14 heures 30 et le soir

- Suite de la deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

JEUDI 28 MAI

À 9 heures 30 :

- Suite de la deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

De 15 heures à 15 heures 45 :

- Questions cribles thématiques.

À 16 heures et le soir :

- Suite de l'ordre du jour du matin.

 VENDREDI 29 MAI

À 9 heures 30, à 14 heures 30 et, éventuellement, le soir :

- Suite de la deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Il en est ainsi décidé.

Croissance, activité et égalité des chances économiques (Procédure accélérée – Suite)

Mme la présidente. – Nous reprenons la discussion du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus aux explications de vote sur l'amendement n°4, à l'article 2.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 2 (*Suite*)

M. Jean Desessard. – Après le dîner, difficile de relancer le débat... (*Sourires*) Monsieur le Ministre, vous avez dit que vous ne changiez rien et vous créez des services nouveaux. Est-ce le cas ?

On pourrait dire : nous manquons d'argent pour financer ce grand service public qu'est la SNCF.

Mme Éliane Assassi. – Il y en a, de l'argent !

M. Jean Desessard. – Oui, chez les actionnaires...

Mme Sophie Primas. – Chez les riches ! Les banques ! La finance !

M. Jean Desessard. – Mais difficile de prétendre que la SNCF cohabitera avec les compagnies privées. La libéralisation des liaisons par autocar ne renforcera pas le service public. Elle entraînera moins de clients pour la SNCF, donc une moindre rentabilité ; plus on fermera de lignes, moins le service ferroviaire sera performant. On peut dire que le service public sera restreint et qu'il y aura une complémentarité avec la desserte par car assurée par les services privés. Mais cela ne renforce pas le service public. Pour le reste, mon collègue et ami, Joël Labbé, exposera la position du groupe.

Mme Éliane Giraud. – Nous devons répondre à un besoin de mobilité. Comme vous, monsieur le ministre, je crois qu'il faut augmenter l'offre. Toutefois, le coût économique n'est pas le même entre le train et l'autocar : dans l'un, on met 600 personnes, dans l'autre 30. Le prix du train est très subventionné : on estime que le prix du billet de TER représente entre 25 % et 30 % du coût du transport. En Rhône-Alpes, nous consacrons 1 milliard d'euros au subventionnement des petites lignes.

Nous devons avoir une large palette à notre disposition. L'ouverture de liaisons par car n'est pas à craindre car elle est encadrée. Nous avons besoin de cette offre pour desservir nos territoires. Inutile d'avoir un débat enflammé ! Je suivrais donc la position du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; on s'amuse sur les bancs CRC*)

M. Joël Labbé. – Nous, écologistes, considérons que les transports collectifs constituent un mode de déplacement d'avenir. Nous sommes attachés au co-voiturage. L'autocar aussi a un rôle à jouer pour desservir les territoires ruraux. Mais cessons, de grâce, de détruire notre réseau ferroviaire. Les écologistes s'abstiendront donc sur l'amendement de suppression de l'article 2 ; mais nous serons vigilants quant à la suite de nos débats. D'accord à une ouverture au privé, mais régulée. D'où notre soutien à l'amendement de Mme Lienemann que nous examinerons ensuite.

A la demande du groupe CRC, l'amendement n°4 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°124 :

Nombre de votants	337
Nombre de suffrages exprimés	327

Pour l'adoption.....	21
Contre	306

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°1028, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

Mme Christine Prunaud. – Malgré vos intentions, monsieur le ministre, nous ne sommes absolument pas convaincus du bien-fondé du développement d'une offre de transport par autocar longue distance sous la houlette d'opérateurs privés, sans respect des normes environnementales, commerciales et sociales.

Le développement des liaisons par autocar n'est pas une solution à la situation de la SNCF. Celle-ci aurait été infantilisée, trop subventionnée ? C'est oublier que le réseau ferroviaire n'est pas un service marchand comme les autres. Il ne se résume pas aux TGV mais inclut aussi les TET et les TER.

Nous avons, nous, une autre conception du bien commun. L'ouverture de lignes de car subventionnées, avec délégation de service public, est déjà possible, notamment en zone rurale. Restons-en là. Vous privilégiez l'ouverture au privé ; notre approche, pour répondre aux besoins des citoyens, est différente, fondée sur le partage, la concertation, l'égalité des territoires et la maîtrise publique.

Mme la présidente. – Amendement n°155 rectifié, présenté par Mmes Lienemann, Jourda et Claireaux.

Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3111-17. – Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national qui ont passé avec l'État une convention à durée déterminée dans les conditions prévues aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6 peuvent assurer des services réguliers inter-régionaux. Ces conventions sont soumises à l'avis préalable des régions et départements concernés.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je suis personnellement hostile à l'ouverture à la concurrence mais comme je sens qu'une majorité votera pour, je propose que celle-ci soit régulée. Cet amendement inscrit cette ouverture dans le cadre de conventions de service public.

Mme la présidente. – Amendement n°1017 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 6

Après le mot :

national

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

qui ont passé avec l'État une convention à durée déterminée dans les conditions prévues aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6 peuvent assurer des services réguliers inter-régionaux. Ces conventions sont soumises à l'avis conforme des régions et départements concernés.

M. Michel Billout. – L'amendement n°1017 rectifié participe du même esprit. Notre pays bénéficie d'un maillage ferroviaire important. Il faudrait l'entretenir. Vous en avez appelé à l'intelligence, monsieur le ministre, nous voulons montrer en quoi cet article-clé de votre projet est un non-sens.

Les liaisons par car à grande distance sont un non-sens écologique ; elles ne concourent évidemment pas à la transition énergétique ! Elles sont, de plus, un non-sens économique, car elles ne contribuent pas à l'entretien du réseau ; un non-sens social, car cette concurrence exacerbée détruira de nombreux emplois dans le ferroviaire ; un non-sens territorial, enfin, car bien des territoires ne seront plus desservis. C'est pourquoi nous proposons d'encadrer cette ouverture par des conventions de service public.

Mme la présidente. – Amendement n°336, présenté par MM. Joyandet et Raison.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

sous réserve qu'ils ne concurrencent pas une liaison préexistante assurée par un transport express régional ou un train d'équilibre du territoire.

M. Michel Raison. – Vous voulez libérer les énergies dans le domaine du transport, monsieur le ministre, je vous soutiens. Foin d'extrémisme : il devrait être possible de parvenir à un équilibre entre le train et les liaisons par autocar, à condition de ne pas concurrencer les lignes de TET et TER existantes. C'est l'objet de l'amendement n°336 que d'atteindre cet équilibre.

Mme la présidente. – Amendement n°1018, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

sur les liaisons qui, au 1^{er} janvier 2015, ne sont pas déjà assurées par une entreprise de transport ferroviaire, ou par un service conventionné par autocar

Mme Évelyne Didier. – Les dispositions du projet de loi ne suffiront pas à protéger les services publics de transports, en particulier ferroviaires. Le développement de l'autocar risque de déstabiliser les liaisons ferroviaires les plus fragiles, trains d'équilibre du territoire ou TER interrégionaux. Dans un contexte de contrainte budgétaire, et face à la nécessité de lourds investissements, État, régions, SNCF et RFF seront tentés de transférer massivement sur la route de nombreuses liaisons. Pour que l'offre de transport par autocar soit complémentaire de l'offre de transport ferroviaire, il importe de préciser que les entreprises de transport public routier de personnes ne pourront assurer de services réguliers non urbains que sur les seules liaisons qui ne sont pas déjà assurées par le rail.

Mme la présidente. – Amendement n°424, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Les véhicules de transport sont conformes aux meilleures normes environnementales existantes lors de la mise en service de la ligne ou à l'occasion du renouvellement des véhicules, en tenant compte des contraintes, notamment kilométriques, inhérentes au service rendu. Un décret précise les conditions de mise en œuvre de cette disposition, en particulier le type de ligne concerné, le rythme d'équipement des flottes et le délai d'entrée en vigueur de cette disposition.

M. Joël Labbé. – Tout nouveau véhicule immatriculé -ce qui sera le cas des nouvelles flottes d'autocar- devra être conforme aux meilleures normes environnementales, à savoir la norme Euro VI.

Cet amendement permet une certaine souplesse ; il tient compte du fait que sur certaines longues distances, il est pour le moment difficile de recourir à des autocars électriques ou roulant au GNV. Nous renvoyons à un décret le soin d'en fixer les modalités.

Mme la présidente. – Amendement n°1019, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces services se conforment aux normes sociales en vigueur dans le secteur des transports et notamment aux règles fixées par les accords collectifs de branche.

Mme Annie David. – Amendement de repli qui vise à s'assurer que les conditions de travail des conducteurs respecteront le droit social en vigueur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse.* – Défavorable à l'amendement n°1028, par cohérence avec notre position sur l'article ; défavorable aux amendements n°155 rectifié et 1017 rectifié, proches et néfastes pour le transport par car ; défavorable à l'amendement n°336 qui réduit considérablement la portée de la réforme proposée. Il peut exister une desserte par rail qui ne donne pas satisfaction, en termes de prix ou de qualité.

La commission spéciale a, en outre, décidé d'un seuil kilométrique de 200 kilomètres, en-deçà duquel l'autorité organisatrice peut limiter ou interdire le transport par autocar : cette disposition est de nature à renforcer la protection des services conventionnés.

Défavorable à l'amendement n°1018 pour les mêmes raisons. Défavorable à l'amendement n°424, satisfait par l'article premier *bis* qui répond à votre souci légitime de l'environnement. Enfin, inutile d'alourdir la rédaction de l'article : il est évident que les sociétés d'autocars devront respecter les normes sociales en vigueur dans le secteur : défavorable à l'amendement n°1019.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – France Stratégies prévoit une création nette de 22 000 emplois. Apprécions l'impact de cette ouverture sur le transport ferroviaire avec recul. En Suède, pays que l'on ne peut qualifier d'ultralibéral, la part du transport ferroviaire a augmenté de 3 % depuis l'ouverture à la concurrence des liaisons par car. Au Royaume-Uni, la hausse a été de 2 %. Il n'y a pas eu de cannibalisation du rail par le car, mais bien complémentarité. De plus, votre raisonnement n'est pas cohérent -je pourrais vous prendre par votre gauche... (*Exclamations sur les bancs CRC*)

Mme Éliane Assassi. – Vous aurez du mal !

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Vous acceptez la concurrence de l'avion, plus cher, mais pas celle du car, pourtant moins cher ! (*Protestations de Mme Éliane Assassi et de Mme Brigitte Gonthier-Maurin*) Enfin, les nouveaux autocars sont deux fois moins polluants que ceux de 2013 et treize fois moins que ceux de 2001.

Avis défavorable aux amendements n°155 rectifié et 1017 rectifié : la possibilité de convention existe

déjà. En revanche, l'avis conforme de l'Arafer est le garant de l'équilibre sur le territoire.

Défavorable aussi aux amendements n°336 et 1018 qui nous ramènent en arrière : il existe déjà des liaisons par autocar, complémentaires du ferroviaire. Les modes de régulation proposés répondent aux craintes des auteurs. Le co-voiturage existe, mais n'est pas régulé. Avec le car, nous proposons un transport plus collectif et mieux régulé.

L'amendement n°424 est satisfait car un décret précisera les normes environnementales. Retrait. Retrait aussi de l'amendement n°1019 car le code du travail encadre naturellement le transport par car.

M. Joël Guerriau. – Il y a une vraie complémentarité entre modes de transport. Il est ahurissant de songer à demander l'avis conforme des départements et régions dans le cadre de conventions.

L'amendement n°1028 n'est pas adopté.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je partage votre souhait d'élargir l'offre de transports ouverte aux voyageurs. Mais parfois, on ferme des lignes de train à cause du bus ! Pour ma part, j'ai une vision extensive du service public. En Ile-de-France, j'ai vécu, en grande banlieue, la cohabitation entre lignes d'autocars privées et lignes de bus publiques : la concurrence a été féroce sur les liaisons rentables, diminuant les possibilités de financement du service public, donc la desserte, ailleurs.

C'est pourquoi il est nécessaire d'encadrer l'ouverture par des conventions. Sinon, nous perdrons des lignes de TER et des territoires se retrouveront isolés.

Mme Delphine Bataille. – Il ne s'agit pas d'opposer systématiquement le train et le car. L'ouverture de lignes de car permettra de désenclaver certains territoires. Mais je crains que la SNCF n'ait la tentation de substituer le car à certains TET.

La stratégie de la SNCF semble déjà peu cohérente. Dans le Nord, des lignes TET, pourtant saturées, ont vu leurs horaires modifiés, de façon incompréhensible, au détriment des voyageurs. En effet, le car ne suppose pas l'entretien d'infrastructures coûteuses...

Il faut que la régulation soit optimale pour permettre l'accès du plus grand nombre aux transports, en lien avec les collectivités territoriales. (*Applaudissements sur les bancs CRC et à gauche*)

M. Jean Desessard. – Le groupe écologiste votera l'amendement n°155 rectifié.

M. Michel Canevet. – Nous avons l'opportunité de moderniser notre réseau de transports. Je suis surpris des attitudes rétrogrades. (*Vives protestations sur les bancs CRC*) Le service doit être amélioré dans notre pays. Il ne le sera que si nous prenons des initiatives ! (*Applaudissements sur les bancs UDI-UC*)

M. Jean-Jacques Filleul. – Les besoins de mobilité sont énormes. Ils ne sont pas satisfaits par les TER et les TET. En Suède ou en Allemagne, l'offre de transport par autocar n'a pas entraîné de baisse des voyageurs transportés en train.

Quoi qu'en dise la presse, la SNCF ne peut décider de supprimer des TET : c'est l'État qui est, en l'espèce, l'autorité organisatrice. Rien ne laisse supposer une suppression des TET, nous n'en sommes pas là. Tout cela pour dire que les autocars sont nécessaires à la mobilité : je ne voterai pas les amendements de suppression.

M. Olivier Cadic. – Au Royaume-Uni et en Allemagne, le système ferroviaire a été libéralisé. On compte 175 compagnies en Allemagne, 70 au Royaume-Uni.

Mme Éliane Assassi. – Combien d'accidents ?

M. Olivier Cadic. – Je n'en dirai pas plus pour ne pas faire dérailler certains de nos collègues... *(Applaudissements sur les bancs UDI-UC)*

Mme Laurence Cohen. – Comparons ce qui est comparable ! Au Royaume-Uni, la sécurité laisse à désirer, ce n'est pas un modèle. La suppression de lignes de chemin de fer, la fermeture de gares, ce n'est pas une affabulation ! On ne dessert plus que les métropoles et les pôles d'excellence...

Il y a aujourd'hui des territoires qui ne sont pas suffisamment desservis, et des lignes qui sont menacées. L'amendement de Mme Lienemann est intéressant car il cherche la complémentarité. Mais ici, où l'on préfère opposer les ringards aux modernes, il est parfois dur de cheminer ensemble ! *(Exclamations à droite)*

M. Michel Vergoz. – Débat surréaliste...

Mme Éliane Assassi. – Parlons de la route du littoral !

M. Michel Vergoz. – Chez nous, il n'y a plus de ferroviaire. Prime à la voiture, les bus se meurent dans l'écomasse circulatoire... Ceux qui nous écoutent doivent être sidérés : certains n'ont pas de TET ni de TER et sont bien contents de pouvoir prendre le bus ! *(Exclamations sur les bancs CRC)* Cette réforme, ce n'est pas la révolution, tout de même !

M. Bruno Retailleau. – Nous sommes bien d'accord !

M. Michel Vergoz. – Je suis un ardent défenseur du service public, il est indispensable ; mais on ne peut plus prétendre le sauver coûte que coûte. J'ai perdu mon bureau de poste, c'était un point de repère. On sait que La Poste est en grande difficulté ; si le service public ne se remet pas lui-même en question, qui le sauvera ? Il se sauvera s'il est capable de s'adapter. *(Exclamations sur les bancs CRC)*

Pensez-vous vraiment que l'État providence sera toujours là ? Le service public doit aussi parler de

rentabilité... *(Applaudissements sur les bancs UDI-UC et UMP)*

Mme Éliane Assassi. – Si la droite applaudit...

M. Michel Vergoz. – Cessons de faire croire aux Français, d'ici ou d'outre-mer, qu'il suffit d'invoquer le service public pour le sauver. N'oubliez pas que les banques nationalisées se sont permis des choses que les banques privées ne se seraient jamais permis ! *(On s'étrangle sur les bancs CRC)*

Mme Éliane Assassi. – Parlons-en, des banques !

M. Michel Vergoz. – Bref, pensez à ceux qui ne peuvent se payer le train et attendent ces cars ! *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Mme Catherine Troendlé. – Je connais un système parfaitement abouti, le système suisse. C'est une toile d'araignée complète, le réseau ferroviaire, qui n'a pas été abîmé, est rallongé systématiquement par des autocars, desservant jusqu'aux plus petites communes.

En France, nous avons déconstruit le rail, la voiture l'a emporté. Dans le cadre de l'eurodistrict entre la France, l'Allemagne et la Suisse, nous travaillons à une plate-forme d'intermodalité, reposant notamment sur l'autocar. Il serait utile d'y adjoindre des plates-formes de co-voiturage pour enchaîner avec le bus puis le rail.

M. Michel Bouvard. – Je ne voterai pas ces amendements. J'ai présidé, après Jean-Jacques Filleul, le Conseil supérieur du service public ferroviaire. La progression du maillage autoroutier entraîne mécaniquement le déclin des TET, qui seront de plus en plus déficitaires. Il est illusoire de penser que notre pays peut conserver et entretenir la totalité du réseau ferré du XIX^e siècle et financer dans le même temps celui du XXI^e siècle. Le système ferroviaire est pertinent et indispensable -là où la population est suffisante. Ailleurs, il faut admettre que des modes de transports collectifs alternatifs prennent sa place.

La France dispose de trois des plus grandes entreprises mondiales en matière de transport public, dont l'autocar.

Mme Nicole Bricq. – Absolument !

M. Michel Bouvard. – Nous commercialisons des autocars à l'étranger -mais ne le développons pas dans notre propre pays !

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale.* – Absolument !

M. Michel Bouvard. – Pour une fois, il y a là une cohérence entre ce projet de loi et la loi NOTRe, qui transfère le transport de voyageurs aux régions. Il importe de toilettier la loi Loti, aujourd'hui parcellisée, si on veut dynamiser le service public, non en s'opposant à des dessertes par autocar qui, soit dit en passant, sont profitables au tourisme et créatrices d'emplois.

M. Charles Revet. – J'ai fait l'expérience, moi aussi, du système suisse : en pleine campagne, j'ai arrêté le train et je suis allé au cœur de la ville par un tram-train. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce modèle ?

J'ai été rapporteur du texte sur les grands ports maritimes. À Hambourg, 50 % des *containers* partant pour de moyennes et longues distances empruntent le rail, contre 4 % chez nous.

La France a un maillage exceptionnel. Dans ma petite commune, cinquante personnes m'avaient demandé une desserte par car ; au final, une seule personne l'empruntait... Il faudra faire attention. Mais peut-être votre réforme va-t-elle dans le bon sens, cela pourra permettre à certaines familles de se passer d'un deuxième véhicule. Développons le tram-train chez nous !

M. Martial Bourquin. – Faut-il accepter une offre privée à côté de l'offre publique ? Est-ce choquant ? Est-ce possible ? Quand on sait le nombre de fermeture de lignes, le nombre de territoires non desservis par des transports collectifs, on ne peut prôner le tout-public. L'avenir, c'est la société mixte, où un grand service public cohabite avec des services privés. Ceux qui gèrent des communautés de communes ou d'agglomérations le savent car ils connaissent le coût de l'ouverture d'une ligne pour desservir un lotissement...

Attention toutefois à ce que les services privés ne préemptent pas les lignes les plus rentables et taillent des croupières aux opérateurs publics. D'où la nécessité de réguler.

Reste que ce débat ne doit pas cacher l'essentiel : le tout-voiture, le tout-camion ! C'est là ce qu'il faut éviter !

La Suisse ? C'est aussi un paradis fiscal... Une volonté politique, oui, mais aussi des moyens extraordinaires ! Si nous arrivons à faire baisser le tout-voiture, nous aurons bien travaillé.

M. Joël Guerriau. – Tout à fait d'accord.

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale.* – Ce débat est très intéressant, bien sûr, mais je vous fais remarquer qu'en 1 h 25, nous avons examiné deux amendements. Quel que soit le mode de transport choisi, il faudrait accélérer...

M. Bruno Retailleau. – Très bien !

L'amendement n°155 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1017 rectifié, 336, 1018 et 424.

Mme Annie David. – Ayant entendu l'avis de Mme la rapporteure et du ministre, nous retirons l'amendement n°1019 en rappelant toutefois l'importance du travail détaché, et des conditions de travail des conducteurs de bus.

L'amendement n°1019 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°1029, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

Mme Annie David. – Amendement d'appel. Cet alinéa prévoit qu'une simple procédure déclarative auprès de l'Arafer suffit à mettre en œuvre un service de transport.

Or l'Arafer est faiblement dotée de moyens de contrôle ; avec une simple déclaration, les entreprises auront le champ libre. On nous demande de faire une confiance aveugle à un secteur privé animé, par nature, par la seule recherche de la rentabilité. Le Gouvernement joue la carte de la régulation mais ce n'est qu'affichage, faute de moyens. Le minimum de 200 kilomètres est certes un garde-fou. Nous attendons vos explications, monsieur le ministre.

Mme la présidente. – Amendement n°1021, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 7, première phrase

Au début de cette phrase, insérer les mots :

Sous réserve de sa compatibilité avec le schéma régional des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1213-1,

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. – Amendement de repli qui vise à garantir *a minima* une certaine cohérence entre les futures lignes de car et le schéma régional des infrastructures et des transports, d'autant que l'on charge la région des transports et de l'intermodalité. La dérégulation nuira à l'emploi comme à l'environnement.

Les AOT seront submergées, y compris de demandes fantaisistes ; alourdir leur gestion aura pour conséquence d'accroître leurs dépenses. D'où cet amendement qui opère un premier tri dans les demandes d'ouverture de lignes d'autocar.

Mme la présidente. – Amendement n°337, présenté par MM. Joyandet et Raison.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

Toute liaison entre deux points d'arrêt séparés par une distance inférieure ou égale à 200 kilomètres

par les mots :

Tout service exécuté en application de l'article L. 3111-17

M. Michel Raison. – Amendement quasi rédactionnel, avec toujours le même souci d'équilibre. La Suisse bénéficie d'un aménagement du territoire et d'un maillage exceptionnel car le territoire est petit... et riche ! La toile d'araignée qu'a évoquée Mme Troendlé

est totalement financée par les pouvoirs publics, avec une rentabilité de 30 %...

Mme la présidente. – Amendement n°1675, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

Toute liaison entre deux points d'arrêt

par les mots :

Tout service dont le point d'origine et le point de destination sont

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°1020, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

inférieure ou égale à 200

par les mots :

infrarégionale ou interrégionale de moins de 250

M. Michel Le Scouarnec. – Notre totale opposition à la politique de libéralisation des transports n'a rien de rétrograde. Pas plus les usagers que le service public ou l'aménagement du territoire n'auront à gagner à cette politique de privatisation des bénéfiques et de nationalisation des pertes. Elle pénalisera les TER et les TET et aggravera le sentiment d'abandon des zones rurales. Quel paradoxe de débattre de la transition énergétique et, dans le même temps, de remplacer nos trains par des cars !

Porter le seuil kilométrique de 100 à 200 kilomètres va dans le bon sens. Nous proposons d'aller plus loin : 250 kilomètres.

Mme la présidente. – Amendement n°1022, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

I. – Alinéa 7

Après la première occurrence du mot :

à

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

250 kilomètres fait l'objet d'une convention à durée déterminée passée avec la ou les autorités organisatrices de transport compétentes dans les conditions prévues aux articles L. 1221-3 à L. 1221-6. »

II. – Alinéas 8 à 28

Supprimer ces alinéas.

M. Michel Le Scouarnec. – Cet amendement pose le principe du conventionnement, pour éviter une

concurrence mortifère entre rail et route. M. le ministre invoque l'abaissement des coûts pour les voyageurs -mais oublie le coût des infrastructures, financé par le contribuable. Faute d'étude d'impact digne de ce nom, nous ne savons en évaluer le coût réel. *Quid* du développement équilibré du territoire, du respect de l'environnement ?

Mme la présidente. – Amendement n°425, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer le nombre :

200

par le nombre :

250

M. Jean Desessard. – Un long débat a eu lieu à l'Assemblée nationale sur ce seuil kilométrique. En Allemagne, il a été fixé à 50 kilomètres ; il s'en est suivi une désorganisation du transport terrestre. Notre rapporteur a utilement doublé le seuil, de 100 à 200 kilomètres, afin de moins déposséder les régions. Mais la ligne d'autocar Marseille-Nice, 205 kilomètres, ne sera pas protégée...

Le droit européen fixe le seuil à 250 kilomètres pour distinguer le local de la grande distance dans le transport public terrestre. D'où notre proposition.

Mme la présidente. – Amendement n°1531, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 7, première phrase

Remplacer le nombre :

200

par le nombre :

100

M. Emmanuel Macron, ministre. – Cet amendement revient aux 100 kilomètres dits glissants. Je vous épargnerai un débat théologique sur le sujet... Il s'agit de trouver l'équilibre entre ouverture et régulation accrue, et éviter la concurrence avec les lignes compensées.

Le système parfait n'existe pas. Les 100 kilomètres glissants permettent de donner un droit de regard à l'AOT sans risquer le blocage que provoquerait un seuil à 200 ou 250 kilomètres. C'est une amélioration technique. On pourrait, sinon, se retrouver en grande couronne avec de nombreuses liaisons différemment couvertes.

On cherche à avoir une cohérence nationale -d'où l'avis conforme de l'Arafer. Dans des pays comparables, en Allemagne ou en Suède, le critère retenu est celui d'une heure de transport -ce qui est assez proche des 100 kilomètres glissants.

L'amendement n°527 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°1424 rectifié, présenté par M. Médevielle et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 7, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

L'autorité publie sans délai cette information.

M. Pierre Médevielle. – Il est prévu que les nouveaux services routiers sur une liaison d'une distance inférieure à un seuil de 200 kilomètres doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de l'Arafer ; le régulateur doit en informer sans délai les AOT concernées et publier l'information. Cette double formalité administrative apparaît sans intérêt, inutilement coûteuse et source de difficulté.

Outre que la publication de la déclaration des nouveaux services routiers paraît suffisante, l'Arafer devrait supporter les coûts d'information de l'ensemble des AOT. En outre, l'acceptation potentiellement large de la définition d'autorité organisatrice concernée représente un risque juridique, de nature à fragiliser la sécurité des procédures conduites si par la suite, une AOT estime qu'elle aurait dû être informée.

Mme la présidente. – Amendement n°1030, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

Mme Laurence Cohen. – Les critères de saisine de l'Autorité de régulation par les AOT sont trop imprécis pour être totalement opérationnels et laissent le champ libre à une appréciation positive des seules déclarations d'activité des opérateurs privés de transport public routier de voyageurs. L'avis de l'Arafer pourrait n'être motivé que par les éléments qui lui auront été transmis par l'entreprise. Une telle régulation relève surtout de l'affichage... L'alinéa que nous entendons supprimer n'a guère de portée.

L'amendement n°770 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°1023, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 8

Rédiger ainsi cet alinéa :

« L'autorité organisatrice de transport compétente peut, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison assurée par un service régulier de transport qu'elles instituent ou organisent ou lorsqu'ils portent une atteinte à l'environnement, à l'équilibre économique du service public, à la cohésion intermodale des services de transports ou à l'égalité des territoires.

Mme Laurence Cohen. – Le transport est un droit et non une simple prestation : le droit à la mobilité conditionne le droit au travail, l'accès à la santé ou à la culture. C'est pourquoi nous voulons que l'AOT puisse interdire ou limiter les services qui porteraient atteinte à l'intérêt général et à la cohérence des politiques d'aménagement du territoire.

Veillons à éviter le *dumping* social et le sous-financement des infrastructures, avec un transport *low-cost* pour les zones les plus isolées et les usagers les moins favorisés.

La disparition du service public serait grave de conséquences et provoquerait un sentiment d'abandon et de relégation sociale et spatiale.

Mme la présidente. – Amendement n°392, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. – Alinéa 8

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

II. – Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, en se conformant à cet avis

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement rétablit l'avis conforme de l'Arafer dans le cadre de la procédure d'ouverture des liaisons d'autocars. Il garantit aux usagers une application uniforme du dispositif d'une région à l'autre ; aux entreprises autocaristes, un environnement juridique stable et sécurisé ; et aux AOT, une possibilité de recours.

Mme la présidente. – Amendement n°1676, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 8

Remplacer les mots :

sur une liaison

par les mots :

entre un point d'origine et un point de destination dont la liaison est

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°426, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 8

1° Supprimer le mot :

substantielle

2° Remplacer les mots :

ou à l'équilibre

par les mots :

, à l'équilibre

3° Compléter cet alinéa par les mots :

, à l'environnement, à la cohérence intermodale des services de transports collectifs ou à l'égalité des territoires

M. Joël Labbé. – L'article 2, utilement enrichi par la commission spéciale, se focalise sur le seul aspect économique. Nous proposons que l'AOT prenne en compte les aspects environnementaux, l'intermodalité et l'aménagement du territoire.

L'amendement n°988 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°1024, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 8

Supprimer le mot :

substantielle

Mme Éliane Assassi. – La notion de « substance » a donné du fil à retordre tant à René Descartes qu'à Emmanuel Kant... (*Mouvement sur les bancs UDI-UC*)

M. Joël Guerriau. – Épargnez-nous une leçon de philosophie !

Mme Éliane Assassi. – Vous voyez, Karl Marx n'est pas notre seule référence ! (*Sourires*) Nous voulons rendre le texte moins spéculatif et plus opérationnel.

Mme la présidente. – Amendement n°1025, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les associations d'usagers des transports, les associations agréées au niveau régional de protection et de défense de l'environnement disposent également de la faculté de saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les mêmes conditions que celles définies à l'alinéa précédent.

Mme Cécile Cukierman. – Cet amendement renforce la place accordée aux associations d'usagers. Le droit à la mobilité est un des héritages majeurs du CNR et de la Libération. La place de l'humain doit être renforcée. La puissance publique ne peut être la seule partie prenante et se cantonner à des enquêtes de satisfaction.

N'y a-t-il pas une certaine contradiction à invoquer la démocratie et la proximité sans accorder aux citoyens un véritable droit de regard ?

Mme la présidente. – Amendement n°1026, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 10, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

Mme Cécile Cukierman. – Eu égard aux enjeux, le silence de l'Autorité de régulation ne peut valoir acceptation. Le droit commun en la matière doit prévaloir : le silence de l'administration vaut rejet. C'est l'un des grands principes généraux du droit. La tendance à une prétendue simplification fragilise en réalité l'administration ; dans la pratique, il n'y aura pas d'examen approfondi, faute de temps et de moyens. Comme le disait Daniel Tardy, ancien membre de l'Araf : « il y a deux manières de retirer du pouvoir au régulateur, lui ôter l'avis conforme et le noyer sous les compétences »...

L'amendement n°533 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°1423 rectifié bis, présenté par M. Médevielle et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux deux alinéas précédents, et jusqu'au 30 juin 2016, les délais de deux mois mentionnés aux deux alinéas précédents sont portés à trois mois.

M. Pierre Médevielle. – Cet amendement aménage une période de transition lors de l'entrée en vigueur de la loi. Les AOT concernées risquent de manquer du temps nécessaire à l'analyse de l'impact d'un nombre considérable d'offres susceptibles d'être présentées par les entreprises de transport routier, de même que l'Arafer dans l'instruction des saisines qui lui seraient ensuite adressées, d'où le risque soit d'un développement incontrôlé de nouvelles lignes, soit d'un blocage.

Notre amendement porte de deux à trois mois les délais de saisine des AOT et d'instruction de l'Arafer, jusqu'au 30 juin 2016. Il vise à prévenir le risque d'engorgement dans le traitement des saisines dans les tout premiers mois de l'ouverture du marché.

Mme la présidente. – Amendement n°1707, présenté par M. Estrosi Sassone au nom de la commission.

Alinéa 19

1° Remplacer le mot :

veille

par le mot :

concourt

2° Remplacer les mots :

à la cohérence de l'offre de services de transport collectifs, à la satisfaction des besoins, au bon fonctionnement des services institués et organisés par les autorités organisatrices de transport et au développement de l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants

par les mots :

à travers l'exercice des compétences qui lui sont confiées en application de la présente sous-section, au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers et clients des services de transport routier et ferroviaire

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse*. – La commission a repris l'amendement n°531 de M. Nègre.

Nous supprimons l'avis conforme de l'Arafer pour ne pas lier la décision des AOT. C'est un point d'équilibre satisfaisant entre le respect des compétences des AOT et la protection des intérêts des entreprises de transport routier, si la décision finale de l'AOT est motivée.

Mme la présidente. – Amendement n°1647, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux alinéas précédents, le service peut être assuré dès la publication de la déclaration mentionnée à l'article L. 3111-17-1 lorsque l'impact des services librement organisés sur les services publics assurant la liaison a déjà donné lieu à un avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, le cas échéant dans le respect de la décision d'interdiction ou de limitation de l'autorité organisatrice de transport.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Soumettre à un délai de quatre mois toute demande sur une ligne est source de rigidité. Revenons à la souplesse de la rédaction de l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. – Amendement n°1027, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéas 15 et 16

Supprimer ces alinéas.

Mme Laurence Cohen. – La mise en concurrence des services de bus « longue distance » avec le territoire couvert par le Stif n'est pas souhaitable.

Après des années de désengagement de l'État, le Stif, sous la houlette de la gauche plurielle, a rétabli la situation depuis 2005. L'Ile-de-France a besoin d'une offre de transports diversifiée et de recettes nouvelles, pas de services parallèles qui risquent de modifier l'équilibre du système. Le contrat qui lie le Stif à la RATP, de 4 milliards d'euros, suscite bien des

commentaires. Pourquoi vouloir remettre en cause un système qui a fait ses preuves ?

Mme Sophie Primas. – Mais non, cela ne marche pas !

Mme la présidente. – Amendement n°1031, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 15

Supprimer cet alinéa.

M. Michel Billout. – Il est malvenu de remettre en cause les pouvoirs et compétences du Stif. La qualité de l'offre de transports dans la « couronne extérieure » de la région capitale ne passe pas par le développement d'une offre de transport par autocar longue distance.

Faute d'investissements de l'État pendant des années, le réseau géré par le Stif est engorgé. Outre la RATP et la SNCF, le Stif a la main sur le réseau *Optile* qui regroupe des entreprises privées. L'article 2 remet en cause ce système. La priorité est de trouver de nouveaux financements du service public et non de créer une concurrence dangereuse.

L'amendement n°427 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°1705, présenté par M. Estrosi Sassone au nom de la commission.

Alinéa 19

1° Remplacer le mot :

veille

par le mot :

concourt

2° Remplacer les mots :

à la cohérence de l'offre de services de transport collectifs, à la satisfaction des besoins, au bon fonctionnement des services institués et organisés par les autorités organisatrices de transport et au développement de l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants

par les mots :

à travers l'exercice des compétences qui lui sont confiées en application de la présente sous-section, au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers et clients des services de transport routier et ferroviaire

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse*. – La commission reprend à son compte l'amendement n°530 de M. Nègre.

L'Arafer ne peut recevoir des compétences dont la loi ne lui donne pas les moyens.

Mme la présidente. – Amendement n°267 rectifié *bis*, présenté par Mmes Durantou et Deromedi,

M. Karoutchi, Mme Imbert, M. Calvet, Mme Cayeux, MM. Milon, César, B. Fournier, Chasseing et Trillard, Mme Morhet-Richaud, MM. Vogel et Revet, Mme Bouchart et MM. Mandelli, Kennel, Laménie, Grosdidier, de Nicolaÿ et Vaspart.

Alinéa 20

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3111-21. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, rend compte des investigations menées par l'Autorité, effectue le bilan des interdictions et limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics, et évalue l'offre globale de transports non-urbains existante.

Mme Nicole Duranton. – Nous souhaitons que l'Arafer rende un rapport annuel au niveau pertinent, c'est-à-dire la région.

Mme la présidente. – Amendement n°1535, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 24

Rétablir les articles L. 3111-22 à L. 3111-24 dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3111-22. – Le contrôle administratif de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'exerce à l'égard des entreprises du secteur des services réguliers non urbains de transport public routier de personnes dans les conditions prévues à la section 1 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie.

« Art. L. 3111-23. – Le fait de s'opposer, de quelque façon que ce soit, à l'exercice des fonctions des agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans l'exercice de leurs missions dans le secteur des services réguliers non urbains de transport public routier de personnes est réprimé dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie.

« Art. L. 3111-24. – Les relations et les échanges de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans le cadre de ses missions relatives au secteur des services réguliers non urbains de transport public routier de personnes, avec, d'une part, l'Autorité de la concurrence et, d'autre part, les juridictions compétentes sont définis à la section 4 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Amendement rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°1674, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 24

Remplacer la référence :

Art. L. 3111-33

par la référence :

Art. L. 3111-22

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Rectification d'une erreur de référence.

L'amendement n°522 n'est pas défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Défavorable à l'amendement n°1029, contraire à notre position sur l'article 2, ainsi qu'à l'amendement n°1021. Défavorable à l'amendement n°337 : avec la limite à 200 kilomètres, le risque de concurrence avec les services de transport conventionnés est très faible. Défavorable à l'amendement n°1020 car notre commission spéciale a retenu le seuil de 200 kilomètres, ainsi qu'aux amendements n°1022 et 425, pour les mêmes raisons. Le seuil de 200 kilomètres est aussi un seuil glissant, monsieur le ministre. Le seuil proposé par l'Autorité de la concurrence est celui en-deçà duquel la concurrence entre les différents modes de transports est la plus forte. C'est aussi celui à partir duquel la différence de temps de trajet entre rail et route est la plus importante. Entre 50 et 200 kilomètres, ne sont concernés que 7 % des transports par autocar. Défavorable donc à l'amendement n°1531.

Favorable à l'amendement n°1424 rectifié qui simplifie la procédure. Défavorable à l'amendement n°1030, ainsi qu'à l'amendement n°1023, qui réduit la portée de la réforme.

Défavorable à l'amendement n°392 : s'il est utile pour les AOT de pouvoir recueillir l'avis de l'Arafer, la décision d'autoriser ou non un service doit leur revenir. Elles devront respecter le cadre juridique. De plus, l'amendement n°531, auquel nous donnons un avis favorable, précise que lorsqu'une collectivité territoriale s'écarte de l'avis de l'Arafer, elle devra justifier sa position.

Défavorable à l'amendement n°426. Supprimer l'adjectif « substantiel » réduit fortement la portée de la réforme : défavorable à l'amendement n°1024.

Seules les AOT ont *in fine* la faculté d'autoriser ou d'interdire un service : défavorable à l'amendement n°1025. Défavorable à l'amendement n°1026, ainsi qu'à l'amendement n°1423 rectifié *bis* : mieux vaut conserver le délai existant. L'amendement n°1647 serait source d'incertitude juridique : avis défavorable. Ainsi qu'aux amendements n°1027 et 1031 : la situation critique des transports en Ile-de-France justifie l'autorisation de nouveaux services par autocar.

Favorable à l'amendement n°267 rectifié *bis*.

Les renvois prévus à l'amendement n°1535 sont superflus et source de complexité. Pour clarifier le code des transports, le Gouvernement dispose déjà d'une habilitation à procéder par ordonnance, que nous avons acceptée à l'article premier.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Défavorable à l'amendement n°1029. Retrait de l'amendement n°1021 au profit de l'amendement n°1538 du Gouvernement. Les schémas régionaux de transport sont très peu utilisés ; la loi NOTRe les remplace par des schémas d'intermodalité. Défavorable à l'amendement n°337, ainsi qu'à l'amendement n°1675 qui n'est pas seulement rédactionnel. Le terme « liaisons » est plus précis que celui de « services ». Défavorable à l'amendement n°1020, ainsi qu'à l'amendement n°1022 : le texte vise non à interdire mais à réguler en dessous du seuil fixé de 100 kilomètres. Défavorable, par cohérence, à l'amendement n°425.

Sagesse sur l'amendement n°1424 rectifié *bis*. Par cohérence, défavorable à l'amendement n°1030 qui supprime l'alinéa 8.

L'aspect environnemental est déjà pris en compte. Quant à la cohérence intermodale, elle est mieux prise en compte par l'amendement du Gouvernement : défavorable à l'amendement n°1023. Favorable à l'amendement n°392 qui rétablit l'avis conforme de l'Arafer, gage de cohérence sur tout le territoire. Défavorable à l'amendement n°1676. L'amendement n°426 augmente le nombre de critères justifiant une interdiction par l'AOT. Notre amendement le satisfait en partie, ainsi que l'article premier *bis* : retrait ?

Défavorable à l'amendement n°1024 : la notion de « substantielle », usuelle, doit être conservée.

Si l'on veut que l'Arafer soit fonctionnelle, ne multiplions pas les voies de recours : défavorable à l'amendement n°1024. L'amendement n°1025 protège les AOT des retards de réponse de l'Arafer, mais ne va pas dans le sens d'une meilleure protection du service public : défavorable, ainsi qu'aux amendements n°s 1026, 1704, 1027, 1031 et 1705.

L'amendement n°267 rectifié *bis* prévoit un rapport qui ne semble pas utile. Faut-il que l'Arafer doive consulter formellement toutes les AOT ? Allégeons plutôt la rédaction. (*M. Charles Revet approuve*) Favorable, enfin, à l'amendement n°1674.

L'amendement n°1029 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1021 et 337.

L'amendement n°1675 est adopté.

L'amendement n°1020 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1022.

L'amendement n°425 est retiré.

L'amendement n°1531 n'est pas adopté.

L'amendement n°1424 rectifié est adopté.

L'amendement n°1030 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1023.

M. Alain Richard. – Le débat a été de grande qualité et très ouvert au sein de la commission spéciale mais tous les aspects n'ont pas été vus. Je

souhaite que l'assemblée se concentre un peu, car le sujet est important.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Nous allons faire un effort...

M. Alain Richard. – Si chaque AOT, c'est-à-dire aussi bien une région qu'une agglomération, a un pouvoir de *veto* sur une portion d'un parcours de moins de 200 kilomètres, nous courons le risque de blocage. En cas de contestation, l'opérateur n'aura d'autre recours que d'aller en justice, avec le risque que deux tribunaux administratifs n'aient pas la même jurisprudence... Au contraire, si seule l'Arafer peut statuer, la réponse sera rapide et cohérente. Le texte actuel ne prévoit rien dans le cas où deux AOT auraient des positions différentes, ce qui peut s'imaginer pour une ligne Dijon-Lyon, entre les deux régions concernées.

Mme la rapporteure dit souhaiter développer l'offre de transport en Ile-de-France mais elle donne, de fait, un droit de *veto* absolu au Stif.

L'amendement n°392 n'est pas adopté.

L'amendement n°1076 est adopté.

L'amendement n°426 est retiré.

L'amendement n°1024 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1025 et 1026.

L'amendement n°1423 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°1704 est adopté.

L'amendement n°1647 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 1027 et 1031.

L'amendement n°1705 est adopté, ainsi que l'amendement n°267 rectifié bis.

L'amendement n°1535 n'est pas adopté.

L'amendement n°1674 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°1032, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le second alinéa de l'article L. 2102-4 du code des transports est ainsi rédigé :

« La SNCF peut créer des filiales non ferroviaires ou prendre des participations dans des sociétés, groupement ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Les filiales, sociétés, groupements ou organismes mentionnés précédemment doivent avoir un objet connexe et complémentaire aux missions de l'ensemble du groupe public ferroviaire. Elles ne doivent pas entrer en concurrence avec les missions premières du groupe public ferroviaire. »

Mme Christine Prunaud. – Les filiales que pourra créer la SNCF ne doivent pas faire concurrence à ses missions, d'autant plus que la SNCF est un des premiers opérateurs de transport routier.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteuse*. – Défavorable. Supprimer la possibilité offerte à la SNCF de recourir à des filiales la désavantagerait face à ses concurrents.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°1032 n'est pas adopté.

M. Jean-Jacques Filleul. – La supprimer de l'avis conforme conduit le groupe socialiste à voter contre l'article 2.

M. Jean-Marc Gabouty. – J'ai hésité sur l'avis conforme. En dehors de cette réserve, nous voterons l'article 2. N'opposons pas les différents modes de transport ; ils sont complémentaires. Le train est plus sûr, la route plus souple, l'avion plus rapide sur de grandes distances. N'opposons pas les entreprises publiques et privées, qui toutes participent du service public des transports. Enfin, fixer le seuil à 200 kilomètres me paraît sage et prudent : il sera plus facile de le baisser à 100 kilomètres, si nécessaire, que de faire le chemin inverse.

À la demande du groupe CRC, l'article 2, modifié, est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°125 :

Nombre de votants.....	337
Nombre de suffrages exprimés.....	327
Pour l'adoption	187
Contre	140

Le Sénat a adopté.

Mme la présidente. – Je vais lever la séance. Nous avons examiné 93 amendements aujourd'hui ; il en reste 1 441. (*On s'amuse*)

Prochaine séance aujourd'hui, jeudi 9 avril 2015, à 9 h 30.

La séance est levée à minuit vingt.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

Ordre du jour du jeudi 9 avril 2015

Séance publique

À 9 h 30

Présidence :

M. Claude Bérit-Débat

Secrétaires :

M. Christian Cambon

M. Jean-Pierre Leleux

1. Suite du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (n° 300, 2014-2015).

Rapport de Mmes Catherine Deroche, Dominique Estrosi Sassone et M. François Pillet, fait au nom de la commission spéciale (n°370, tomes I, II et III, 2014-2015).

Texte de la commission (n°371, 2014-2015).

À 15 heures

Présidence :

M. Gérard Larcher, président

2. Questions d'actualité au Gouvernement.

À 16 heures 15 et le soir

Présidence :

Mme Isabelle Debré, présidente

M. Jean-Pierre Caffet, président

3. Suite de l'ordre du jour du matin.

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°120 sur l'amendement n°1001 de Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRC, à l'article premier du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	338
Pour :	30
Contre :	308

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 1 - M. Marc Laménie
Contre : 142

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Contre : 109

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC(19)

Pour : 19

Groupe RDSE (13)

Contre : 13

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n°121 sur l'article premier du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultats du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	229
Pour :	209
Contre :	20

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 142

Contre : 1 - M. Marc Laménie

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Abstentions : 109

Groupe UDI-UC (41)

Pour : 41

Groupe CRC (19)

Contre : 19

Groupe RDSE (13)

Pour : 13

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Pour : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n°122 sur l'amendement n°3, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRC, l'amendement n°391, présenté par M. Didier Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés et l'amendement n°423, présenté par M. Jean Desessard et les membres du groupe écologiste, tendant à supprimer l'article premier *quinquies* du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	338
Pour :	140
Contre :	198

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 1 - M. Marc Laménie

Contre : 142

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Pour : 109

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC (19)

Pour : 19

Groupe RDSE (13)

Pour : 1 - M. Gilbert Barbier

Contre : 12

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n°123 sur l'article premier *quinquies* du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	337
Suffrages exprimés :	337
Pour :	199
Contre :	138

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 142

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, président du Sénat, M. Marc Laménie

Groupe socialiste (109)

Contre : 109

Groupe UDI-UC (41)

Pour : 41

Groupe CRC (19)

Contre : 19

Groupe RDSE(13)

Pour : 13

Groupe écologiste (10)

Contre : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Pour : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n°124 sur l'amendement n°4, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRC, tendant à supprimer l'article 2 du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	337
Suffrages exprimés :	327
Pour :	21
Contre :	306

Le Sénat n'a pas adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 1 - M. Marc Laménie

Contre : 141

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, président du Sénat, Mme Isabelle Debré

Groupe socialiste (109)

Pour : 1 – Mme Marie-Noëlle Lienemann

Contre : 108

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC (19)

Pour : 19

Groupe RDSE (13)

Contre : 13

Groupe écologiste (10)

Abstentions : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n°125 sur l'article 2 du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	337
Suffrages exprimés :	327
Pour :	187
Contre :	140

Le Sénat a adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 142

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, président du Sénat, Mme Isabelle Debré

Groupe socialiste (109)

Contre

Groupe UDI-UC (41)

Pour : 41

Groupe CRC (19)

Contre : 19

Groupe RDSE (13)

Pour : 1 - M. Gilbert Barbier

Contre : 12

Groupe écologiste (10)

Abstentions : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Pour : 3 - MM. Philippe Adnot, Jean Louis Masson, Alex Türk

N'ont pas pris part au vote : 7