

JEUDI 10 DÉCEMBRE 2015

Suivi de l'état d'urgence

Loi de finances rectificative pour 2015

Questions d'actualité

Transport ferroviaire régional

SOMMAIRE

SUIVI DE L'ÉTAT D'URGENCE	1
LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2015.....	1
<i>Discussion générale</i>	1
M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget	1
M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances	2
M. Jean-Claude Lenoir, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques	2
Mme Michèle André, présidente de la commission des finances	2
M. Vincent Capo-Canellas	3
M. Éric Bocquet	3
M. André Gattolin	3
M. Jean-Claude Requier	4
M. Richard Yung	4
M. Jean-François Husson	4
M. Maurice Vincent	5
M. Michel Bouvard	5
Mme Fabienne Keller	5
M. Christian Eckert, secrétaire d'État	5
ÉCHEC EN COMMISSION MIXTE PARITAIRE	6
QUESTIONS D'ACTUALITÉ.....	6
<i>COP21 (I)</i>	6
M. Jean-Claude Requier	6
M. Harlem Désir, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	6
<i>Éducation à l'environnement</i>	7
Mme Marie-Christine Blandin	7
Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre de l'éducation nationale	7
<i>Libertés syndicales</i>	7
M. Jean-Pierre Bosino	7
Mme Myriam El Khomri, ministre du travail	7
<i>PNR européen</i>	7
M. Bernard Cazeau	7
M. Harlem Désir, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	8
<i>Élections régionales et politique économique</i>	8
M. François Zocchetto	8
M. Manuel Valls, Premier ministre	8
<i>Situation de l'emploi</i>	8
Mme Sophie Primas	8
Mme Myriam El Khomri, ministre du travail	8

Vieillessement	9
M. Thierry Carcenac	9
Mme Laurence Rossignol, secrétaire d'État chargée de la famille	9
COP21 (II)	9
M. Hervé Maurey	9
M. Harlem Désir, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	9
Chiffres de la délinquance	9
M. Michel Forissier	9
M. Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement	10
Canne à sucre (I)	10
Mme Odette Herviaux	10
Mme George Pau-Langevin, ministre des outre-mer	10
Canne à sucre (II)	10
M. Michel Magras	10
Mme George Pau-Langevin, ministre des outre-mer	10
Sommet France-Océanie	10
M. Robert Laufoaulu	10
M. Harlem Désir, secrétaire d'État chargé des affaires européennes	11
TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL.....	11
Discussion générale	11
Mme Marie-France Beaufiles, co-auteure de la proposition de loi	11
Mme Évelyne Didier, rapporteure de la commission de l'aménagement du territoire	11
M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire	12
M. André Vallini, secrétaire d'État chargé de la réforme territoriale	12
M. Jean-Jacques Filleul	13
M. Joël Labbé	14
M. Jean-Claude Requier	14
M. Louis Nègre	14
M. Jean-Pierre Bosino	15
M. Michel Canevet	15
Mme Patricia Morhet-Richaud	15
M. Marc Laménie	16
Discussion des articles	16
ARTICLE 2	16
M. Roger Karoutchi	16
Mme Marie-France Beaufiles	16
M. Louis Nègre	16
Mme Laurence Cohen	16
M. Michel Canevet	16
M. Marc Laménie	17
M. Christian Favier	17

M. André Vallini, secrétaire d'État	17
ARTICLE 3	17
M. Roger Karoutchi	17
Mme Marie-France Beaufiles	17
M. Louis Nègre	17
M. Marc Laménie	17
M. Michel Canevet	17
M. Joël Labbé	18
Mme Évelyne Didier, rapporteure	18
M. André Vallini, secrétaire d'État	18
<i>Interventions sur l'ensemble</i>	18
M. Roger Karoutchi	18
M. Louis Nègre	18
M. Marc Laménie	18
Mme Laurence Cohen	18
M. Jean-Jacques Filleul	18
M. Joël Labbé	18
M. Michel Canevet	18
Mme Marie-France Beaufiles	19
Mme Évelyne Didier, rapporteure	19
QUESTIONS PRIORITAIRES DE CONSTITUTIONNALITÉ.....	19
ORDRE DU JOUR DU VENDREDI 11 DÉCEMBRE 2015.....	20
ANALYSE DES SCRUTINS PUBLICS	20

SÉANCE du jeudi 10 décembre 2015

44^e séance de la session ordinaire 2015-2016

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BÉRIT-DÉBAT,
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à 10 h 30.

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

Suivi de l'état d'urgence

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen d'une demande de la commission des lois tendant à obtenir du Sénat, en application de l'article 5 *ter* de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, qu'il lui confère les prérogatives attribuées aux commissions d'enquête pour le suivi de l'état d'urgence, pour une durée de six mois. Il a été donné connaissance de cette demande au Sénat lors de sa séance du mercredi 9 décembre 2015.

La demande de la commission des lois est adoptée.

En conséquence, la commission des lois se voit conférer les prérogatives attribuées aux commissions d'enquête afin de suivre l'état d'urgence pour une durée de six mois. Le Gouvernement sera informé de cette décision.

Loi de finances rectificative pour 2015

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi de finances rectificative pour 2015, adopté par l'Assemblée nationale.

Discussion générale

M. Christian Eckert, secrétaire d'État auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget. – Sitôt terminé l'examen du projet de loi de finances pour 2016, nous voici réunis pour discuter du projet de loi de finances rectificative. Il n'est pas un simple texte balai.

Alors que la COP21 poursuit ses travaux, le Gouvernement propose une réforme importante de la fiscalité écologique. Il entend d'abord donner de la visibilité au prix du carbone et fixe celui de la tonne pour 2017 à 30,5 euros, conformément à la trajectoire fixée par la loi de transition énergétique. Ensuite, le

dispositif de financement du service public de l'électricité est sécurisé au regard du droit européen. À compter de 2017, la contribution carbone énergie financera la dynamique des charges du service public de l'électricité et le développement des énergies renouvelables. À cela, s'ajoute un alignement progressif de la TICPE du diesel sur celle de l'essence.

Quelles sont les incidences de cette réforme ? La dynamique de hausse automatique annuelle de l'ancienne CSPE prendra fin en 2017.

La contribution carbone augmentera en 2016, comme prévu par la loi de finances 2014 ; son rendement en 2017 financera la stabilisation de la TICFE. Au total, les prélèvements n'augmenteront pas.

Deuxième volet, une mise en conformité avec le droit européen avec un ciblage du dispositif ISF-PME sur les PME jeunes et innovantes et une adaptation du régime d'imposition des sociétés mères et filiales. Dans les deux cas, ces adaptations techniques ne pèseront pas sur les finances publiques.

Troisième volet, la fiscalité agricole avec notamment un aménagement de la déduction pour aléas (DPA) et du régime d'imposition forfaitaire, dispositifs largement discutés avec les organisations syndicales.

Enfin, la surtaxe sur les terrains à bâtir créée par la majorité précédente est réformée. Si nous l'avions déjà retravaillée, elle s'est révélée disproportionnée pour sa première année d'application et insuffisamment incitative.

Le volet budgétaire de ce texte se décline avec un plan d'économies complémentaire de 4 milliards d'euros lancé en cours d'année - qui s'ajoutent aux 4,5 milliards de baisse des dépenses sous norme, hors charge de la dette et pensions, prévue en loi de finances initiale - et de crédits dégagés pour la sécurité des Français, 800 millions avec le décret du mois d'avril et une mise en réserve complémentaire de crédits. Les objectifs de dépenses de l'État baissent de 700 millions au total, une diminution sans doute sans précédent. Preuve que l'on peut simultanément réduire la dépense et mobiliser en urgence de l'argent public pour répondre à une situation exceptionnelle. Les redéploiements ont été entièrement financés par des économies.

Des Cassandre nous annonçaient une chute des recettes. Il n'en a rien été, nous avons enregistré 830 millions de TVA en plus ainsi que 200 millions sur les successions ; les recettes supplémentaires ont permis d'apurer la dette de l'État envers la sécurité sociale. Au total, nous sommes parvenus à réduire le déficit de 12,3 milliards par rapport à 2014, 1,1 milliard d'euros de moins que prévu en loi de finances initiale.

Ce texte, n'en déplaise à certains, constate une amélioration de la situation des finances publiques tout au long de l'année 2015. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. – L'adoption de ce collectif marquera la fin de notre marathon budgétaire. Le texte est passé à l'Assemblée nationale de 47 à 110 articles, cette inflation nuit au travail parlementaire...

Plus que jamais, la loi de finances rectificative fait figure de voiture-balai. Cette année, nous atteignons les limites de son examen croisé avec la loi de finances initiale - voir la réforme de la fiscalité écologique, les questions d'éligibilité au FCTVA ou la fiscalité agricole. En 2015, la croissance aura été en France de seulement 1 % contre 1,5 % dans la zone euro ; le taux de chômage est à 10,6 %, le plus élevé depuis 1997. La réduction du déficit effectif se limite à 0,1 point du PIB, le solde structurel baisse de 0,4 %, soit moins que prévu dans nos engagements européens. La dette atteindra 96,3 % du PIB, 0,7 % de plus qu'en 2014.

Seules des économies de constatation ont permis d'afficher une trajectoire maîtrisée sur les dépenses avec 7,1 milliards d'euros ouverts en décret d'avance et en collectif ou redéployés. Les arbitrages de la loi de finances initiale ne sont pas respectés. Cette année encore, 8 % des crédits sont mis en réserve.

Ce collectif comporte une importante réforme de la fiscalité écologique. Dès l'examen de la loi de transition énergétique, le Sénat avait demandé une rebudgétisation de la CSPE.

On peut d'ailleurs s'interroger sur la constitutionnalité de cette taxe qui n'est pas votée par le Parlement. Ne voulant pas être réduit au rôle de comptable de décisions prises par d'autres, notre commission proposera au Sénat d'en fixer le plafond et la répartition.

M. Jean-Claude Lenoir. – Très bien !

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général*. – La commission présentera d'autres amendements pour mieux orienter l'ISF-PME et adapter la taxe sur les bureaux sur laquelle les députés ont pris des décisions que nous ne jugeons pas pertinentes.

Nous reviendrons aussi sur d'autres modifications intervenues à l'Assemblée nationale que nous n'approuvons pas, telles celles assujettissant les commerces établis avant 1960 à la Tascom, qui pénaliserait le commerce traditionnel de centre-ville ; ou encore des allègements fiscaux inopportuns.

Ce projet de loi de finances rectificative apparaît sans vraies lignes directrices. Nous n'avons pas ménagé nos efforts pour l'améliorer. (*Applaudissements à droite et au centre*)

M. Jean-Claude Lenoir, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques*. – La CSPE, créée en 2003 sous un autre nom d'ailleurs, est devenue un véritable fourre-tout, finançant la péréquation comme le médiateur de l'énergie. Son tarif - 22,5 euros/KWh - a explosé et les contentieux

sont légion : plus de 55 000 devant la Commission de régulation de l'énergie (CRE), plus de 14 000 devant les tribunaux, sans parler des observations de Bruxelles.

Sa réforme était attendue depuis longtemps. Avec la budgétisation, son architecture est revue pour consolider son assise juridique, son assiette est élargie notamment pour financer le développement des énergies renouvelables. Dont acte, mais il n'est pas acceptable que ses modifications interviennent dans une loi de finances rectificative : son produit est supérieur à celui de l'ISF ! (*M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général, le confirme*) Surtout, le Parlement doit avoir son mot à dire : à lui de fixer un plafond pour les dépenses de soutien aux énergies renouvelables et de chiffrer les capacités de production. Sans quoi, nous serions conduits à tenir un simple rôle de comptable. L'autorité du Parlement doit être réaffirmée.

La contribution carbone rapportera davantage que ce qui est annoncé : 755 millions d'euros en 2017 et 1,6 milliard en 2018. Or la loi de transition énergétique prévoit sa neutralité ; nous proposerons que celle-ci soit respectée.

Les industries électro-intensives devraient payer 43 millions de plus avec la sécurisation juridique du dispositif. Soyons-y attentifs comme à l'alignement de la fiscalité sur l'essence et le diesel qui inquiète nos constructeurs.

Pour finir, je note, avec gourmandise, que le Gouvernement, d'ordinaire agacé par les initiatives agricoles du Sénat, reprend finalement ses propositions. Merci, monsieur le ministre ! (*Applaudissements au centre et à droite*)

Mme Michèle André, *présidente de la commission des finances*. – Hier soir, en Conférence des présidents, le président Larcher a fait remarquer combien la commission des finances avait bien organisé les débats sur la loi de finances. Je me demande comment nous pourrions en faire de même pour le collectif au regard des délais qui nous sont laissés pour l'examiner.

Je veux d'abord souligner la qualité du pilotage des finances publiques par le Gouvernement. Ce projet de loi de finances rectificative témoigne qu'il est possible simultanément de baisser les prélèvements sur les entreprises et les ménages, de maîtriser la dépense publique et d'améliorer la situation budgétaire. Le taux de prélèvements obligatoires est passé de 44,9 % à 44,5 % du PIB, la part de la dépense publique dans le PIB a baissé. Le programme d'économies est mis en œuvre pour 18,6 milliards en 2015.

L'État atteint ses objectifs budgétaires tant en valeur qu'en volume. Le déficit s'établit à 3,8 %, contre 4,1 % en loi de finances initiale. Les dépenses publiques s'établissent à 55,8 % du PIB, contre 57,5 % en loi de finances initiale.

Finalement les dépenses de l'État baissent de 2 milliards, la loi de programmation militaire tenue. Dans le même temps, des marges de manœuvre sont dégagées pour les entreprises et pour le pouvoir d'achat des ménages avec une baisse de l'impôt sur le revenu pour les foyers modestes. La lutte contre la fraude fiscale porte ses fruits et rapporte plus que prévu.

Enfin, le Gouvernement engage une réforme du service public de l'électricité et avance sur le chemin de la révision des valeurs locatives. Je vous invite à voter le collectif. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Vincent Capo-Canelas. – Difficile d'examiner le jeudi un texte adopté le mercredi à l'Assemblée nationale, et qui a triplé de volume... Ce projet de loi porte mal son nom : s'il est rectificatif pour 2015, il est modificatif pour 2016. Il faudra, un jour, éclaircir ce mystère qui consiste à repousser un collectif des dispositions qui devraient figurer dans la loi de finances...

Une remarque liminaire sur l'exécution budgétaire en 2015. Elle est respectée. Il n'y a pas lieu de s'en enthousiasmer quand la trajectoire a été modifiée trois fois.

Pour autant, la réduction du déficit n'est que d'un milliard d'euros et notre pays connaît un taux de chômage de 10,6 %... La France, en retard par rapport au reste de l'Europe, n'a respecté sa trajectoire que par des redéploiements de crédits et grâce à des taux d'intérêt bas. Il y a là un signal d'alerte dont il faut tenir compte : et si les taux d'intérêt remontent ?

Ce texte représente un budget *bis*. M. Lenoir a bien résumé les choses sur la fiscalité écologique. J'ajoute que nous sommes tous d'accord sur la transition écologique, moins sur son rythme. Nous proposerons aussi d'amodier les dispositifs ISF-PME et PEA-PME pour mobiliser davantage l'épargne vers l'économie.

Le groupe UDI-UC fera des propositions pour améliorer ce collectif. (*Applaudissements au centre et à droite*)

M. Éric Bocquet. – Né dans la tourmente des attentats, ce collectif entend résoudre des problèmes de fond par des mécanismes dont nous avons déjà éprouvé l'inefficacité : je pense à l'ISF-PME, qui bénéficie à quelques initiés. Un vrai budget de gauche privilégierait une juste allocation, à moindre coût du crédit bancaire, non le financement par les marchés...

Le volet sur la fiscalité écologique avec la création d'un nouveau compte spécial est significatif : aussitôt qu'on crée des taxes, on ménage des exceptions pour des groupes de pression - en l'occurrence, les électro-intensifs - qui minent le consentement à l'impôt. Les exceptions ressortent de la logique « pollueur-non payeur ». Et Bercy est prompt à se saisir des fonds de roulement qui viendraient à se constituer... La voie fiscale n'est pas la bonne. Il faudrait vraiment remettre à plat tous les instruments destinés à financer la

transition écologique ; créer par exemple un livret d'épargne *ad hoc* défiscalisé serait sans doute efficace.

Le groupe CRC déterminera sa position sur ce texte en fonction des débats. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

M. André Gattolin. – « Pour résoudre la crise climatique, je vous le dis franchement : les bons sentiments, les déclarations d'intention ne suffiront pas, nous sommes au bord d'un point de rupture. » Ces propos ne sont pas ceux d'un écologiste exalté assigné à résidence mais ceux du président de la République, en ouverture de la COP21.

Ces mots appellent une inflexion majeure de notre modèle de développement, dont nous attendons, année après année, la traduction législative et en particulier fiscale. Or le Gouvernement a exclu la fiscalité écologique du projet de loi de finances pour la mettre dans un projet de loi de finances rectificative, que nous examinons à la va-vite.

Que contient-il ? Le prix de la tonne de carbone est fixé - mais pour 2017 seulement ! Alors que le Gouvernement prône, à longueur de débat budgétaire, la nécessité d'offrir aux entreprises une visibilité de long terme sur la fiscalité, il joue cette fois l'effet de surprise, alors que le principe même de la contribution climat-énergie consiste à jouer le long terme.

Ce texte pérennise et accroît les exceptions au principe d'universalité de la contribution climat-énergie. Alors que les particuliers seront touchés par la hausse de la contribution, l'aviation reste épargnée et les entreprises électro-intensives gagnent une nouvelle exonération. On nous parle de la valeur incitative du prix du carbone mais en quoi votre projet de loi incite-t-il l'aviation et l'industrie électro-intensive, grosses productrices de carbone, à modifier leurs investissements pour que le coût corresponde aux dommages ?

Je concède que les mutations sont rarement simples mais on a bien dû fermer les manufactures de fiacres quand est arrivée l'automobile à moteur. Et nos externalités négatives ne se limitent pas au crottin sur la chaussée.

Nous avons assez dénoncé le défaut de démocratie lors de la nucléarisation de la France pour ne pas nous féliciter de la budgétisation de la contribution au service public de l'électricité. Il était temps que le Parlement puisse se prononcer sur la politique énergétique. À un moment où l'EPR bénéficie d'un crédit *open bar*, nous veillerons à ce que cela ne se traduise pas par une entrave au développement des énergies renouvelables, des transports collectifs, de l'agriculture biologique, où le besoin d'investissement et de financement est considérable. La fiscalité écologique devrait y contribuer mais elle semble ne servir qu'à financer les baisses de charges consenties sans condition à toutes les entreprises. La

« profonde mutation » appelée par le président de la République risque fort de devoir attendre.

Avant de s'engager dans une guerre qualifiée de totale contre le terrorisme islamique, il convient de prendre un soin irréprochable et dans la durée des blessés du 13 Novembre. Car l'oubli guette. Je salue l'exonération de droits de mutation des indemnités perçues par les victimes d'actes de terrorisme, signe de la solidarité nationale. Cependant, ne peut-on pas, enfin, leur épargner la violence des méandres administratifs en créant un guichet unique ?

Enfin, notre rapporteur général veut à tout prix supprimer l'article 30 *quater* qui opère une régularisation nécessaire et urgente du statut fiscal de la presse en ligne. Des sites ont subi un redressement disproportionné...

M. Richard Yung. – Revoici Médiapart...

M. André Gattolin. – ...alors qu'ils n'ont pas fait l'objet de relance du fisc.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. – C'est faux, je vous le démontrerai !

M. Jean-Claude Requier. – Le déficit de l'État, à 73,3 milliards, est revu à la baisse par rapport à la loi de finances initiale de 1,1 milliard.

La France profite de la baisse du prix du pétrole et des taux d'intérêts. Pour l'instant, nous échappons à la déflation, n'en déplaise aux éternels pessimistes.

Le déficit sera de 3,8 %. Nos engagements européens sont tenus et l'objectif de 3 % semble atteignable en 2017. Le taux de prélèvements obligatoires diminue de 44,9 % à 44,6 % du PIB. Toutefois, attention à ne pas relâcher les efforts. La conjonction macro-économique pourrait se dégrader.

Vu le nombre de dispositions fiscales, il vaudrait mieux appeler ce texte collectif fiscal. Le RDSE regrette la ponction de 150 millions sur le fond de réseau des calamités agricoles. Nous déposons un amendement. Cela dit, l'essentiel du groupe RDSE approuve la politique budgétaire du Gouvernement et apprécie la rigueur du professeur de mathématiques du Lorrain Eckert. (*On s'en désole à droite*)

Nous ferons des propositions pour renforcer la couverture numérique du territoire, préciser le cadre juridique du dispositif ISF-PME. Notre vote dépendra de l'évolution des débats. (*Applaudissements*)

M. Richard Yung. – J'entends une longue litanie de plaintes. Ce texte comporterait trop d'articles ? Trop de dispositions ajoutées à l'Assemblée nationale ? Mais n'est-ce pas le rôle du Parlement que de discuter ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général. – Nous voulons pouvoir examiner les amendements !

M. Richard Yung. – La fiscalité écologique ? Vous réclamez sa reprise en main depuis longtemps. Le Gouvernement le fait, de quoi vous plaignez-vous ? Le

ministre a parlé de Cassandre. Je rappelle que ses prédictions étaient justes mais que sa malédiction était que personne ne la croirait.

M. Philippe Dallier. – C'est comme l'inversion de la courbe du chômage ! (*Rires à droite*)

M. Richard Yung. – Il est vrai que la croissance traîne un peu...

M. Philippe Dallier. – Elle ne se décrète pas !

M. Richard Yung. – ...à cause des rigidités. Mais je constate que la croissance allemande n'est pas très forte non plus. Espérons que cela sera passager. Le Haut Conseil des finances publiques a validé les hypothèses macro-économiques. Le cap budgétaire sera tenu. Ne le déplorez pas monsieur Capocanellas ! Sur les recettes, le vrai retard, c'est les rentrées de TVA.

Le taux de prélèvements obligatoires se réduit de 0,3 %. C'est peu mais significatif. Pour la première fois depuis dix ans, le mouvement s'inverse.

Le déploiement du PEA-PME devrait apporter des fonds propres aux entreprises et sera réorienté. Nicole Bricq avait déjà amélioré le soutien public aux exportations. Avec le transfert de la gestion des garanties publiques de la Coface à Bpifrance et la mise en place d'une garantie directe de l'État aux entreprises, les aides à l'export vont gagner en lisibilité et en efficacité.

De façon non surprenante, le groupe socialiste soutiendra ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général – Tous ses articles ?

M. Jean-François Husson. – Le projet de loi de finances rectificative est devenu au fil du quinquennat une auberge espagnole budgétaire. Le Gouvernement a déposé tant d'amendements à l'Assemblée nationale que le texte a triplé de volume. Difficile pour nous de l'examiner du jour au lendemain. À cette inflation d'articles...

M. Albéric de Montgolfier. – *Open bar !*

M. Jean-François Husson. – ...s'ajoute l'enchevêtrement du projet de loi de finances et du projet de loi de finances rectificative.

Je me félicite toutefois que le Gouvernement ait repris à son compte plusieurs de nos propositions, comme sur la majoration de la taxe foncière dans les zones tendues. Quoique, j'aurais apprécié qu'il n'en profite pas pour tirer la couverture à lui, oubliant les droits d'auteur (*Sourires*) Reste qu'un patchwork de mesures ne fait pas une politique cohérente.

Prenons la fiscalité écologique. Que de contradictions entre le projet de loi de finances et le projet de loi de finances rectificative ! Président de la commission d'enquête sur le coût de la pollution de l'air, je sais la part de la dieselisation du parc

automobile dans les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. À mon sens, il faut préserver une fiscalité différenciée selon ces types de carburant.

D'une manière générale, cette réforme de la fiscalité écologiste vient bien tard. J'ose espérer que ce n'est pas à dessein, en notant qu'elle contredit la promesse du président de la République de ménager une pause fiscale : 4 milliards de hausse pour la contribution climat énergie, 1 milliard de plus pour la facture énergétique... Tous les Français seront touchés. Résultat, les prélèvements obligatoires ne baissent guère et la France reste sur la deuxième marche du podium, juste après le Danemark.

Le déficit s'élève à 3,8 % du PIB, loin de la promesse de retour à l'équilibre faite en 2012 par le président de la République. L'Allemagne, elle, y est parvenue depuis longtemps. Notre dette se rapprochera dangereusement du seuil de 100 % de la richesse nationale. Nous sommes en queue de la zone euro ; seule l'Espagne fait pire.

Nous ne pouvons voter ce texte en l'état, mais nous soutiendrons les amendements de la commission des finances.

M. Maurice Vincent. – Pour la première fois depuis longtemps, le solde budgétaire de l'État s'améliore, et de plus d'un milliard ! Pourtant, ce collectif tient compte des conséquences des attentats et des enjeux climatiques. Alors que la COP21 se réunit, que la loi de transition énergétique avait fixé des objectifs ambitieux, ce texte donne une visibilité aux acteurs économiques en fixant le prix de la tonne de carbone à 30,5 euros. De même, la convergence se poursuit entre la fiscalité sur le diesel et celle sur l'essence.

La CSPE est rendue plus transparente et durable, grâce à la création d'un compte d'affectation spéciale notamment. Il manquait 5 milliards pour financer EDF. Le président de la commission des finances de l'Assemblée nationale a d'ailleurs salué une bonne réforme.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général. – Elle donne un droit de regard au Parlement.

M. Maurice Vincent. – Ce projet de loi de finances rectificative est dans la continuité du plan de soutien à l'élevage. Le micro-régime en cas de bénéfices inférieurs à 92 000 euros est bienvenu.

Le groupe socialiste et républicain votera ce projet de loi de finances rectificative. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Michel Bouvard. – Le collectif de fin d'année permet d'esquisser un premier bilan de l'exécution de la loi de finances initiale.

Cette année a été marquée par les attentats, et les dépenses de sécurité et les Opex ont augmenté. Mais la sécurité n'est pas la seule responsable de la dérive de 0,1 % par rapport à nos engagements européens. Les plafonds des missions ont été relevés de 1 170 millions, et il a fallu aussi un milliard de crédits

supplémentaires. Il faudra comprendre cette évolution lors de la loi de règlement.

La sous-budgétisation des dépenses, qui oblige à multiplier les décrets de réserve et d'avance, nuit à la sincérité des inscriptions budgétaires initiales. Tout en saluant la qualité des équipes de France Trésor qui savent tirer parti des taux d'intérêt bas, ces opérations ne sont qu'un dangereux anesthésiant. D'autant que les marges dégagées sont utilisées pour financer de nouvelles dépenses ou des postes insuffisamment dotés. Ayons-en conscience : une hausse d'un point des taux coûterait 2,4 milliards la première année, 40 milliards d'euros sur cinq ans !

La gravité de la situation ne peut pas tout justifier. J'observe aussi des reports de crédits, discrets mais réels, supérieurs à 3 %. Ne renouons pas avec ces pratiques hasardeuses d'avant la Lof. Je salue toutefois la transcription dans la loi de finances de la contribution au service public de l'électricité ; cela met fin à une anomalie démocratique. De même la création d'un compte d'affectation spéciale est bienvenue.

Je me réjouis aussi que le Gouvernement ait suivi nos préconisations sur le financement des exportations. Il faudra que le Parlement puisse étendre son contrôle sur la Caisse des dépôts et consignations en conséquence du transfert des missions de la Coface à la BPI.

Je voterai ce projet de loi de finances rectificative tel que modifié par la commission des finances.

Mme Fabienne Keller. – Tandis que les négociations de la COP21 entrent dans la dernière ligne droite, ce collectif aborde la fiscalité écologique par le petit bout de la lorgnette. Ainsi, alors que Mme Royal annonçait une convergence rapide de la fiscalité du gazole et de l'essence, le projet de loi de finances rectificative se borne à une réduction limitée de 10 % de la fiscalité sur l'essence contenant de l'éthanol...

Seule la cohérence permettrait l'adhésion de nos concitoyens en cette période de ras-le-bol fiscal. Je salue toutefois la réforme de la CSPE et du compte d'affectation spéciale. Quel sera toutefois le prix de rachat du photovoltaïque et des énergies renouvelables dans dix ans ? Est-ce un hasard si la hausse de la CSPE sera suspendue en 2017 ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. – C'est mal connaître le sujet que de faire de telles insinuations !

Mme Fabienne Keller. – À l'heure de la COP21, je tenais à rappeler la nécessité de prendre des engagements clairs pour la planète et de les tenir. (*Applaudissements à droite et au centre*)

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. – Ceux qui n'ont rien à reprocher sur le fond font des reproches sur la forme : trop tard, trop rapide, trop long...

Ce texte a été déposé le 13 novembre à l'Assemblée nationale. Tout y était : CSPE, taxe foncière sur les zones tendues, fiscalité agricole... Je

précise d'ailleurs à ce sujet que le Gouvernement ne s'est pas contenté de reprendre les propositions du Sénat. Nous avons aussi suivi les travaux de Marc Le Fur à l'Assemblée nationale, un dangereux gauchiste. *(Rires à droite)* Nous avons beaucoup écouté le monde agricole.

M. Jean-Claude Lenoir, *rapporteur pour avis*. – Nous aussi !

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. – J'ai apprécié votre discours équilibré sur la contribution au service public de l'électricité, monsieur le président. Les exonérations des électro-intensifs étaient dans le viseur de la Commission européenne. La négociation a été longue.

Madame Keller, la convergence fiscale entre l'essence et le gazole est-elle la seule voie ? L'essence est-elle sans défaut ? Ne pollue-t-elle pas ? Ne faut-il pas plutôt réduire les émissions de carbone et de particules fines dans leur ensemble ?

M. Husson a déploré les hausses de la contribution climat énergie et de la CSPE. Cette hausse a toujours été prévue ! Cependant, à partir de 2017, nous la financerons par la hausse du prix de la tonne de carbone. C'est un choix que nous faisons pour éviter de faire porter tous les efforts sur la seule facture d'électricité.

Baisse des émissions de particules, réforme de la CSPE, le Gouvernement a une approche globale, tout en évitant toute réforme brutale qui pénaliserait nos constructeurs automobiles ou les électro-intensifs.

Chacun a reconnu que la situation budgétaire s'améliore, quitte à dire que ce n'était pas assez. Le taux de prélèvements obligatoires est passé de 44,9 % en 2014 à 44,6 %. Mais 0,3 % c'est peu, dites-vous. C'est quand même 6 milliards d'euros !

Vous déplorez aussi des économies de constatation, liées au prix du pétrole ou aux taux d'intérêt. On ne peut nous reprocher de nous laisser anesthésier par des taux d'intérêt bas : nous avons retenu des hypothèses très prudentes : celle de taux à 2,4 % alors qu'ils sont aujourd'hui inférieurs à 1 %. La facilité aurait été de prévoir 1 % ; nous préférons nous préparer pour le cas de hausses brutales. De là des gains que vous appelez les économies de constatation.

Finalement, je n'ai entendu aucune objection de fond contre cette loi de finances rectificative. C'est la seule que nous vous présentons cette année alors qu'en trois ans la majorité précédente avait pris pas moins de onze lois de finances rectificatives.

« La crise de 2008 n'explique pas tout » ? Nous aussi, nous avons dû faire face à de graves crises de sécurité.

Rendez-vous pour la discussion des quelque 300 amendements ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

M. le président. – Elle aura lieu demain matin.

Échec en commission mixte paritaire

M. le président. – J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de finances pour 2016 n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

La séance est suspendue à 12 h 35.

PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

La séance reprend à 15 heures.

Questions d'actualité

M. le président. – L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement.

COP21 (I)

M. Jean-Claude Requier. – Monsieur le ministre des affaires étrangères et président de la COP21, nous voici dans la dernière ligne droite avant un accord universel sur le climat. Le président de la République l'a dit hier, n'importe quel accord ne saurait être signé. *(Manifestations d'ironie à droite)* Qu'est-ce qu'un bon accord ? En prend-on le chemin ? Des blocages demeurent. Fixera-t-on un objectif de réchauffement inférieur à 2°C en 2100 ? L'effort sera-t-il équitablement réparti entre pays développés, émergents, et pays en voie de développement ? Un accord ambitieux est-il toujours envisageable ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes RDSE et écologiste et sur quelques bancs du groupe socialiste et républicain)*

M. Harlem Désir, *secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargé des affaires européennes*. – Le travail se poursuit sans relâche, jour et nuit. M. Fabius négocie en ce moment même. Des avancées ont été enregistrées hier, sur l'adaptation, sur la transparence et la vérification, sur les transferts de technologies. La bonne tenue et l'organisation de la COP21 est en soi un succès pour notre pays, je salue les collectivités territoriales, les entreprises et les ONG qui y ont pris leur part.

Quelle ambition ? Quelle différenciation des efforts ? Quel financement ? Voilà les questions qui demeurent. Les dernières heures de négociations seront longues et difficiles. La France appelle à un accord universel, contraignant, équitable, qui évite les drames écologiques et humains. L'instant est décisif et historique. *(Applaudissements sur les mêmes bancs)*

M. Jean-Claude Requier. – Gandhi disait : « Le bonheur, c'est lorsque vos actes sont en accord avec vos paroles ! » (*Applaudissements des bancs du groupe socialiste et républicain à plusieurs bancs du groupe Les Républicains, où l'on apprécie la citation*)

Éducation à l'environnement

Mme Marie-Christine Blandin. – Ma question concerne l'engagement du Gouvernement pour développer l'éducation à l'environnement, à laquelle l'accord de la COP21 fera mention. Petit sujet mais grandes conséquences pour les futurs adultes. Les éco-écoles japonaises, par exemple, se sont mobilisées pour prendre en charge les victimes du séisme de 2011. Hélas, l'information, le manque de temps et de lieux restent insuffisants, sans parler des tracasseries administratives et du zèle excessif des services sanitaires pour les activités de jardinage ou d'élevage... N'oublions pas que tout cela est une éducation à la vraie vie, un façonnement du geste.

M. Philippe Dallier. – Que les élèves apprennent d'abord à lire !

Mme Marie-Christine Blandin. – Comment le gouvernement va-t-il appuyer les initiatives des établissements et associer les élèves - que l'on a empêchés, consignés qu'ils sont à cause de l'état d'urgence, de participer à la *Conference of Youth* ?

Mme Najat Vallaud-Belkacem, *ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.* – Je partage avec vous cette conviction : l'éducation au développement durable est essentielle ; les événements qui lui sont consacrés au sein de la COP21 ont d'ailleurs rencontré un grand succès vendredi dernier. Vous êtes de celles et ceux qui ont insisté pour l'inscrire dans le code de l'éducation. Elle figure désormais dans les programmes sous forme d'enseignements transversaux ou, au collège, d'un enseignement interdisciplinaire. La pédagogie du projet met l'accent sur la transversalité. J'ai nommé 44 coordinateurs académiques pour être proactifs.

Effectivement, des milliers d'élèves n'ont pas pu être accueillis pour des raisons de sécurité évidentes. Pour autant, des actions ont été menées dans les établissements scolaires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

Libertés syndicales

M. Jean-Pierre Bosino. – Madame la ministre du travail, le monde du travail a le sentiment de ne plus être entendu ni reconnu. Le Medef, comme votre Gouvernement, ne manquent jamais de vanter les vertus du dialogue social - mais nous avons affaire à un monologue, les patrons imposent leur volonté.

Pierre Gattaz jubile lorsque vous annoncez vouloir un nouveau code du travail, lui qui veut le liquider. Attaquer le code du travail, c'est attaquer les salariés

et ceux qui les défendent. Le dialogue social, on l'a vu à l'œuvre chez Air France, où les salariés ont appris par les médias la suppression de 3 000 emplois. Quelle violence ! Le patronat va même jusqu'à s'attaquer aux agents de l'État, comme une inspectrice du travail aujourd'hui traînée devant les juges pour avoir mis en cause la légalité d'un accord sur les 35 heures chez Tefal. Un informaticien d'appel et cinq salariés d'Air France sont renvoyés devant la justice. Leur point commun ? Être accusé d'avoir défendu des salariés. Il y en aura encore beaucoup à défendre ; les nuages noirs s'amoncellent à Tetra Pak, Sanofi.

Dans ce contexte de criminalisation de l'action des salariés, abandonnez-vous le dynamitage du code du travail ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

Mme Myriam El Khomri, *ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.* – Je ne vous laisserai pas dire que le Gouvernement prend parti pour les entreprises et contre les salariés ou remet en question le principe constitutionnel de la liberté syndicale.

À Air France, même l'état d'urgence n'a pas justifié de bâillonner le mouvement social, la CGT a pu tenir 55 rassemblements. Sur Tefal, je ne peux pas m'exprimer sur une décision de justice. Le directeur général du travail suit cette affaire.

Dès le 20 novembre, j'ai reçu les partenaires sociaux pour faire le point sur les tensions issues de l'état d'urgence. Je n'ai d'injonction à recevoir de personne : le dialogue, ce n'est pas contourner les difficultés ; or il faut revoir le code du travail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain ; Mme Hermeline Malherbe applaudit également*)

M. Jean-Pierre Bosino. – Aujourd'hui dans le dialogue tel que vous l'entendez, on entend plus les patrons que les salariés. (*Protestations à droite*)

PNR européen

M. Bernard Cazeau. – À la suite des attentats de novembre, notre sécurité intérieure a été renforcée grâce à l'état d'urgence.

Il n'en est pas moins indispensable de mieux coopérer avec nos voisins européens et d'accélérer l'adoption du PNR européen, ce programme d'échanges d'informations sur les voyageurs aériens en conciliant protection des données personnelles et exigences de l'ordre public. Un compromis a été proposé par les États, sur lequel la commission en charge des libertés civiles du Parlement européen doit se prononcer aujourd'hui, le vote en séance plénière ayant lieu en janvier.

Est-ce un pas vers une coopération renforcée contre le terrorisme ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Harlem Désir, *secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargé des affaires européennes.* – Le PNR est indispensable pour lutter contre le terrorisme en Europe.

Le 12 février 2015, au lendemain des attentats de janvier, un plan d'action a été adopté à la demande du président de la République. Le projet de directive vient d'être adopté en commission au Parlement, je m'en félicite. Nous attendons le passage en séance plénière.

Le Gouvernement, le Premier ministre lui-même se sont fortement mobilisés pour convaincre nos partenaires. Les conditions posées par la France ont été retenues : conservation des données pendant cinq ans et procédure simplifiée de consultation après masquage, inclusion des vols intra-européens et charters ainsi que des infractions nationales. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain ; Mme Jacqueline Gourault applaudit également)*

Élections régionales et politique économique

M. François Zocchetto. – *(Applaudissements au centre et à droite)* Depuis dimanche soir, on n'entend plus parler que du Front national. C'est légitime mais injuste, car on oublie ce miracle : dans toutes les régions sauf une, la Bretagne, les listes de gauche ont fusionné allégrement alors que communistes, écologistes et frondeurs ne cessent de critiquer votre politique au niveau national.

Monsieur le Premier ministre, vous insistez depuis longtemps sur le nécessaire retour de la confiance. La France, qui affiche un taux de chômage record et une croissance en berne, est la vice-championne des prélèvements obligatoires. M. Macron propose une politique, elle est attaquée sur le terrain par vos alliés du deuxième tour. Alors que vous avez donné de grands pouvoirs aux régions, comment voulez-vous que les entrepreneurs vous fassent confiance ? Qui croire, vous ou vos partenaires de dernière minute qui vous combattent ? *(Applaudissements au centre et à droite)*

M. Manuel Valls, *Premier ministre.* – Cette question est liée à l'actualité politique, sans sous-entendus ni arrière-pensées, évidemment... Oui, on parle beaucoup du FN, et à juste titre au regard de ses scores. Nous devons tous nous interroger, apporter des réponses à la hauteur des colères et des souffrances des Français. Dans un moment tel que celui que nous vivons, nous ne pouvons pas rester dans le ni-ni. Les Français ont besoin de clarté. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)* Je m'honore d'être le Premier ministre qui a appelé au retrait des listes socialistes dans trois régions.

M. François Grosdidier. – Et M. Masseret ?

M. Manuel Valls, *Premier ministre.* – Dans neuf autres, le débat est ouvert entre la droite, l'extrême droite et une gauche rassemblée. Aux électeurs de choisir. Il est essentiel que les Français aillent voter dimanche prochain. Il y va de l'avenir du pays, de son image, de nos régions.

Ce rassemblement de la gauche pour le deuxième tour, sur la base d'un bilan et d'un projet, n'est pas une nouveauté : la gauche gouvernait 21 des 22 régions, rassemblée. J'aimerais que le centre fasse preuve en Île-de-France ou en Rhône-Alpes de davantage de clarté.

M. Jean-François Husson. – La question !

M. Manuel Valls, *Premier ministre.* – J'ai été maire pendant douze ans, je suis toujours conseiller municipal, avec une majorité qui regroupe socialistes, communistes et Verts. Jamais, au vu de l'histoire de France, je ne comparerai le PC et l'extrême droite. Je n'oublie pas la place des communistes dans la Résistance *(vives exclamations à droite)* ou le premier gouvernement du général de Gaulle !

L'essentiel est que la ligne du Gouvernement soit claire, pour la croissance et l'emploi. Je ne doute pas du partenariat entre l'État et les régions. Nous continuerons ainsi, fiers d'être de gauche et fiers d'être républicains ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

M. François Zocchetto. – Je fustige comme vous le FN. Mais vous alimentez son fonds de commerce avec ce que les Français perçoivent comme des petits arrangements politiques. *(Applaudissements au centre)*

Situation de l'emploi

Mme Sophie Primas. – *(Applaudissements à droite)* Madame la ministre du travail, le 9 septembre 2012, le président de la République promettait l'inversion de la courbe du chômage sous une année. Or les 5 millions de chômeurs sont passés à 5,7 millions. Les chiffres d'octobre sont criants : 42 000 chômeurs en plus en un seul mois, alors que le contexte est bon. Tous les pays européens font des réformes : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie et même la Grèce. Combien de chômeurs supplémentaires faut-il pour que le Gouvernement réagisse et change de politique ?

Notre pays a tant d'atouts. Le Premier ministre a dit fixer un cap hier en Conseil des ministres. Quel est ce cap ? *(Applaudissements à droite)*

Mme Myriam El Khomri, *ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.* – Ce cap est lancé : ma priorité, c'est que les chômeurs retrouvent l'emploi. *(Marques d'ironie à droite)* Le premier préalable à ce retour est la croissance. Or elle est, à 1,1 %, supérieure à nos prévisions, mais demeure insuffisante par rapport aux entrées sur le marché du travail. En Allemagne, en

face de 700 000 départs en retraite, ce sont 650 000 jeunes qui entrent sur le marché du travail et non pas plus de 800 000 comme en France...

M. Éric Doligé. – Ce n'est pas une excuse ! (*On renchérit à droite*)

Mme Myriam El Khomri, ministre. – Comparons ce qui est comparable. Le second préalable est lié à l'économie et à la nature des emplois créés, qui sont pour la plupart en intérim ou en CDD. Face à cette situation, que faisons-nous ?

Plusieurs voix à droite. – Rien !

Mme Myriam El Khomri, ministre. – Nous n'attendons pas les bras croisés les chiffres de l'emploi dans notre bureau.

Plusieurs voix à droite. – Si !

Mme Myriam El Khomri, ministre. – Prêts à taux zéro, formations prioritaires sur les emplois, nous agissons et irons plus vite et plus loin à l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

Mme Sophie Primas. – Les bras m'en tombent. Vous êtes hors de propos, alors que 25 % des jeunes sont au chômage, et que nous avons 300 000 chômeurs de longue durée. C'est un aveu d'échec. (*Applaudissements au centre et à droite*)

Vieillesse

M. Thierry Carcenac. – Lundi, le Sénat examinera les conclusions de la CMP, qui est parvenue à un accord, sur le projet de loi relatif à l'adaptation de la société française au vieillissement. Merci au Gouvernement de tenir ses engagements, merci aux rapporteurs Georges Labazée et Gérard Roche. Cette réforme, qui répond aux besoins des personnes âgées, est responsable vis-à-vis des financeurs. L'enjeu est de taille car le secteur vieillit, et les personnes âgées sont de plus en plus nombreuses à vouloir vieillir chez elles. C'est une belle loi. (*Exclamations à droite*) Quels seront les moyens mis en œuvre et dans quel délai ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

Mme Laurence Rossignol, secrétaire d'État auprès de la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes, chargée de la famille, de l'enfance, des personnes âgées et de l'autonomie. – Belle nouvelle, en effet.

M. Philippe Dallier. – C'est Noël !

Mme Laurence Rossignol, secrétaire d'État. – La loi adaptant la société française au vieillissement sera définitivement adoptée lundi, grâce à un travail commun, sans sectarisme. L'APA va progresser, une heure supplémentaire d'aide à domicile par jour ou par semaine selon le degré de dépendance ; le reste à charge baissera ; les proches aidants se voient reconnaître un droit au répit.

C'est une grande loi qui crée des droits immédiatement, mais qui voit loin. Chacun devra se demander si la ville, les transports, les bâtiments sont bien adaptés aux personnes âgées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Thierry Carcenac. – C'est une belle loi, oui. La revalorisation de l'APA fera l'objet d'une compensation pour les départements et la gouvernance locale sera enfin mise en place. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

COP21 (II)

M. le président. – Nous pouvons nous féliciter que l'Union interparlementaire (UIP) ait adopté une résolution unanime sur le dimanche.

M. Hervé Maurey. – (*Marques d'encouragement au centre et à droite*) Ma question s'adresse au Premier ministre. En effet, monsieur le président, notre Haute Assemblée est mobilisée depuis plus d'un an pour préparer la COP21. Nos travaux, nombreux, ont débouché sur l'adoption d'une résolution présentée par M. Bignon. Elle mettait en exergue le rôle des territoires et des Parlements dans la réussite de la lutte contre le réchauffement climatique. Dimanche, l'UIP se réunissait d'ailleurs dans cet hémicycle. Comment se dessine l'accord contraignant que nous appelons de nos vœux ? Comment comptez-vous mieux associer les parlements aux futurs COP ? (*Applaudissements au centre*)

M. Harlem Désir, secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargé des affaires européennes. – Je veux saluer l'implication du Sénat dans la préparation de la COP21. L'après-Paris doit être celui d'une communauté internationale engagée sur un accord contraignant, universel et transparent avec des mécanismes de contrôle des engagements.

Aux parlements nationaux reviendra la tâche de vérifier que les engagements sont tenus et d'agir eux-mêmes pour une économie décarbonée, le financement de l'efficacité énergétique, pour la solidarité financière entre les pays. Votre rôle sera décisif dans l'application de l'accord comme il l'a été dans sa préparation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Hervé Maurey. – Effectivement, le Parlement a un rôle à tenir puisque c'est lui qui aura à approuver l'accord et les dispositions budgétaires qui en résulteront. Il sera vigilant sur son application en exerçant pleinement sa mission de contrôle. (*Applaudissements au centre*)

Chiffres de la délinquance

M. Michel Forissier. – Les indicateurs de la délinquance sont en hausse. Or, depuis juin dernier, le Gouvernement ne transmet plus aux maires ces

chiffres. Ma commune a mis en place un conseil local de sécurité de prévention et de lutte contre la délinquance qui a fait baisser celle-ci de 25 % en dix ans ; parce que la coordination paie. Mais sans statistiques, son efficacité se réduit. Quand le Gouvernement nous communiquera-t-il les chiffres ? *(Applaudissements à droite et sur quelques bancs au centre)*

M. Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. – M. le ministre de l'intérieur est retenu à Londres pour une réunion sur le terrorisme.

La réforme des chiffres de la délinquance, avec la création d'un service de statistique au sein du ministère de l'intérieur, repose sur une exigence de rigueur statistique qui garantira la fiabilité et la sincérité. Le retraitement scientifique des séries par l'Insee permet une vision des chiffres plus faciles à comparer. Les chiffres seront aussi fiables que les statistiques économiques. Les chiffres vous seront transmis prochainement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

M. Michel Forissier. – Ce n'est pas cette politique de l'autruche qui peut amener le Gouvernement à prendre les bonnes mesures. L'absence de transparence pèse sur les résultats électoraux.

Nous avons besoin de statistiques et notamment d'une politique pénale efficace.

M. Alain Gournac. – Très bien !

(Applaudissements à droite)

Canne à sucre (I)

Mme Odette Herviaux. – M. Cornano voulait interroger la ministre de l'outre-mer sur les conséquences de l'accord de libre-échange avec le Vietnam sur les sucres spéciaux.

Un quota de 20 000 tonnes a été accordé au Vietnam, mettant en danger la production de sucre roux qui représente 40 000 emplois directs et indirects dans les DOM, et notamment à La Réunion, où le chômage sévit. Or nos producteurs sont soumis à des normes sociales et sanitaires bien plus strictes.

Les mesures prises par le Gouvernement pour soutenir le secteur sont bienvenues, mais insuffisantes. Où en sont les négociations avec la Commission européenne et le Vietnam ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

Mme George Pau-Langevin, ministre des outre-mer. – Le Gouvernement suit ce dossier avec la plus grande attention.

Depuis 2012, nous soutenons la filière : la revalorisation de la prime bagasse est aussi une façon d'encourager la diversification des énergies renouvelables.

La question des sucres spéciaux n'a pas été exclue du mandat de la commission européenne, ce fut une erreur. Nous avons cependant négocié avec la Commission et obtenu l'exclusion de la ligne tarifaire : les filières de nos outre-mers demeureront donc protégées. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

Canne à sucre (II)

M. Michel Magras. – *(Applaudissements à droite)* La délégation à l'outre-mer a été alertée par les menaces pesant sur la filière canne à sucre.

L'accord commercial avec le Vietnam annoncé en plein mois d'août fut un coup de semonce... Cette filière représente 40 000 emplois directs et indirects dans des territoires sinistrés, et beaucoup d'emplois indirects et induits, outre-mer comme en métropole. Il est irresponsable de laisser Bruxelles la priver de ses débouchés en organisant une concurrence avec des pays à bas coût. L'accord conclu avec le Vietnam n'a pas même été soumis au Parlement ! Le mandat de négociation de la Commission avait-il été suffisamment encadré ? Que fait le Gouvernement ?

Mme George Pau-Langevin, ministre des outre-mer. – Ce problème agite beaucoup les outre-mer. Ce dossier représente, pour nous, un héritage à solder, car le mandat de la Commission européenne ne prenait pas en compte les spécificités de l'outre-mer. Nous avons dû nous introduire dans les négociations avec pour but d'exclure les sucres spéciaux.

S'agissant du Vietnam, nous avons obtenu l'exclusion de la principale ligne tarifaire d'exportation des sucres ultramarins. Nous veillerons à ce que les sucres spéciaux soient exclus des accords à venir avec l'Afrique du Sud notamment.

Le Gouvernement a également obtenu l'autorisation d'augmenter de 38 millions les aides d'État à la filière canne, que nous soutenons ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

M. Michel Magras. – Cette politique a atteint ses limites. La délégation à l'outre-mer du Sénat vous fera des propositions. Nous attendons une action plus ferme et plus efficace.

Sommet France-Océanie

M. Robert Laufoaulu. – Le quatrième sommet France-Océanie, les 25 et 26 novembre, juste avant la COP21, a été un succès. Instauré en 2003, par Jacques Chirac, le sommet devait être une réunion triennale, mais il n'a pas eu lieu en 2012. Cette absence de la France durant six ans est dommageable quand la Chine, les États-Unis, le Japon ou encore l'Inde multiplient les conférences annuelles avec l'Océanie. Ne pourrait-on pas organiser ce sommet tous les deux ans ? La COP21 qui s'achève met en évidence la tragédie de l'Océanie.

Si les réfugiés de guerre peuvent espérer revenir chez eux, ce n'est pas le cas des futurs réfugiés climatiques.

La France, cette puissance océanienne, a-t-elle porté la voix des Océaniens, et comment ? Les projets océaniens seront-ils éligibles au fonds vert ? (*Applaudissements au centre et à droite ; M. Jean-Pierre Sueur applaudit aussi*)

M. Harlem Désir, secrétaire d'État auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargé des affaires européennes. – Le quatrième sommet France-Océanie a marqué une étape utile pour nos relations avec ces pays, qui ont pu exprimer leurs demandes. Un objectif à 1,5 degré et non 2 degrés de réchauffement, une prise en compte des effets de ce dernier à travers des soutiens à l'adaptation. La France s'est faite l'avocate de ces revendications. Elle a ainsi notamment plaidé pour le développement du dispositif d'alerte aux risques climatiques avec 80 millions d'euros en plus.

L'Océanie est une région stratégique. Des réunions périodiques sont effectivement nécessaires. Le président de la République a pris l'engagement d'un sommet en 2018 et d'un dialogue à haut niveau avec le président du Forum Pacifique.

Des projets régionaux avec des impacts positifs pour les collectivités territoriales seront éligibles au fonds vert. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

La séance est suspendue à 16 h 05.

PRÉSIDENCE DE MME ISABELLE DEBRÉ,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 16 h 20.

Transport ferroviaire régional

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de loi permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité.

Discussion générale

Mme Marie-France Beauvils, co-auteure de la proposition de loi. – Cette proposition nous semble particulièrement opportune, alors que la communauté internationale, réunie à la COP21, prétend préserver la planète et limiter les émissions de gaz à effet de serre. Les transports représentent 27 % des émissions : le rail est évidemment moins émetteur que la route. La région Centre-Val de Loire, traversée par huit

autoroutes, est particulièrement touchée : 65 000 voyageurs routiers par jour à Tours !

Les erreurs commises sur la forêt ne doivent pas se reproduire pour les transports de personnes. Or, depuis la loi NOTRe, les régions sont compétentes en la matière. Elles l'étaient déjà pour les transports d'intérêt régional, avec succès : + 16 % de voyageurs entre 2005 et 2012 dans le Centre-Val de Loire, qui y consacre 19 % de son budget. L'État ne compense que 2 des 3,6 milliards d'euros de dépenses afférentes. Il y a aujourd'hui 86 voyageurs par train en moyenne dans notre région contre 71 au niveau national. Le respect de la démocratie locale impose d'arrêter de réduire les dotations et de trouver de nouvelles sources de financement.

Le service public ferroviaire est, par nature, national. Il rend effectif le droit à la mobilité, condition de l'accès à l'emploi, aux soins, à l'éducation et à la culture. Le maillage du territoire est en danger, et les régions doivent souvent se substituer à l'État défaillant, comme sur la ligne Tours-Chinon, dont la modernisation a été financée pour 12 millions d'euros par la région, 3 millions par Réseau ferré de France et 1 million seulement par l'État.

Nous proposons un versement transport régional, alors que les régions sont les seules AOT à ne pas en percevoir. Les entreprises, qui bénéficient des transports publics pour leurs employés et clients, doivent y contribuer. Finissons-en avec le discours libéral, d'autant que le CICE doit réduire de 20 milliards l'impôt sur les sociétés.

Les régions disposeraient ainsi d'une ressource propre, pérenne et dynamique pour renouveler les équipements de transports et développer les réseaux. Un versement interstitiel de 0,55 % avait été instauré, le Gouvernement l'a fait supprimer dans la loi de finances pour 2015.

Le versement transport régional serait décidé par le conseil régional ; et la ressource potentielle s'élèverait à 700 millions d'euros.

Nous proposons aussi de revenir au taux de TVA de 5,5 % pour des transports publics de voyageurs, comme avant 2011, compte tenu du rôle social de ces équipements et leur rôle dans la transition énergétique.

Nous voulons aussi revenir sur la libéralisation du transport par autocar, qui organise une concurrence brutale vis-à-vis des transports régionaux. Ainsi, un autocar venant de Paris, repartit de Tours pour Poitiers, un quart d'heure après l'heure théorique d'arrivée à Poitiers !

Mme la présidente. – Votre temps de parole est consommé.

Mme Évelyne Didier, rapporteure de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Nous avons toujours défendu une certaine conception des transports en

tant que service public, non marchand : chaque citoyen doit en disposer quel que soit le lieu où il habite.

Tout le territoire national doit être irrigué par des transports de qualité. La logique marchande, au contraire, conduit à ne maintenir que les axes rentables, avec les conséquences sociales et environnementales qui s'ensuivent. Voilà pourquoi nous proposons de revenir sur la libéralisation du transport par autocar, qui laisse les mains libres aux entreprises privées - lesquelles pourront privilégier les lignes les plus rentables - et met les autocars en concurrence déloyale avec les trains, dont les tarifs devront être revus à la hausse à mesure que leur fréquentation diminuera... À terme, les lignes les moins rentables seront fermées. C'est du présent et non de l'avenir que je parle !

Nous sommes conscients du fait qu'un service public de qualité exige des moyens. Or les régions, compétentes en la matière, ont souffert de la suppression de la taxe professionnelle et de la non-compensation des charges transférées. Les transports représentent leur premier poste budgétaire pour 6,8 milliards en 2013, chiffre qui augmente ; elles ont dû assumer la hausse de la TVA. Elles récupèrent les compétences des départements en vertu de la loi NOTRe.

La loi ferroviaire de 2014 prévoyait un versement transport régional, voté à l'unanimité par le Sénat, que le Gouvernement a fait supprimer avant même sa mise en œuvre...

Notre proposition de loi rétablit un versement transport en deux composantes - additionnelle et interstitielle - aux plafonds très bas, de 0,2 % et 0,3 % respectivement. Pas de quoi mettre en danger les entreprises ! Il est d'ailleurs juste qu'elles participent au financement des services publics dont elles bénéficient. Il s'agit de desserrer l'étau financier où se trouvent les autorités organisatrices de transport.

Enfin, la proposition de loi prévoit de réduire le CICE, juste retour des choses. Hélas, je dois dire en tant que rapporteure que la proposition de loi a été rejetée en commission.

Mme Éliane Assassi. – Après ce qu'a dit M. Valls !

Mme Évelyne Didier, *rapporteure.* – Chacun connaît pourtant le rôle incontournable des régions pour maintenir une desserte de proximité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* – Merci à notre rapporteure qui a manifesté ses convictions avec fermeté. Je suis désolé de devoir la contredire en exprimant l'avis qui est le mien et celui de la majorité de la commission.

Devant celle-ci, M. Macron a présenté un premier bilan très intéressant de l'ouverture à la concurrence

du transport par autocar. C'est une opportunité pour les collectivités, à coût nul, et pouvant créer des emplois, à supposer que l'on sache développer cette filière.

Bien sûr, il faudra veiller à ce que cela ne fasse pas disparaître les chemins de fer. L'autocar n'est certes pas le mode de transport le moins polluant. Il l'est moins cependant que la voiture, que prendraient sinon beaucoup de voyageurs. Espérons que des autocars propres verront le jour.

Cette concurrence est bienvenue, et n'a fait disparaître aucun opérateur ferroviaire dans les pays où elle a été mise en place.

M. Louis Nègre. – Absolument !

Mme Éliane Assassi. – Attendez !

M. Hervé Maurey, *président de la commission.* – Nous souhaitons d'ailleurs que la concurrence se développe au sein même du secteur ferroviaire.

En tout état de cause, il serait prématuré de revenir déjà sur une disposition adoptée il y a seulement six mois.

Il faut aussi être plus inventif pour trouver de nouvelles ressources, plutôt que de taxer encore les établissements, dans la conjoncture actuelle.

Mme Évelyne Didier. – Encore et toujours !

M. Hervé Maurey, *président de la commission.* – La baisse de la TVA serait d'affichage.

Mme Évelyne Didier, *rapporteure.* – On l'a augmentée, on peut bien la réduire...

M. Hervé Maurey, *président de la commission.* – Dans la dernière ligne droite de la COP21, les transports doivent être au centre des préoccupations. Chacun doit s'impliquer, pour développer des transports plus propres et moins coûteux. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable est à votre disposition pour y réfléchir. (*Applaudissements à droite*)

M. André Vallini, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la décentralisation et de la fonction publique, chargé de la réforme territoriale.* – Le transfert aux régions de la compétence d'organisation des TER a été un succès, le développement de l'offre et la fréquentation en témoignent. Il fallait aller plus loin, et c'est pourquoi la loi NOTRe a doté les treize grandes régions de nouvelles compétences. S'agissant des transports interurbains, elles seront responsables de l'élaboration du schéma régional d'intermodalité. Elles reprendront aussi les compétences des départements sur le transport scolaire et les gares routières publiques. Enfin, elles prendront en charge le transport maritime et, si elles en font la demande avant le 31 mars 2016, les ports départementaux. Pour cela, les régions bénéficieront de nouvelles ressources, à commencer par une part de CVAE.

Les TER occupent une place essentielle dans l'offre de transports en France. La réforme ferroviaire voulue par le Gouvernement a créé un groupe public ferroviaire regroupant SNCF Réseau et SNCF Mobilités, sous une structure de tête. La réforme répond au double enjeu de qualité du service public et de soutenabilité financière. Un haut comité éclairera les choix du Gouvernement.

Sur le plan social, les organisations syndicales et professionnelles devront définir d'ici juillet 2016 le cadre commun de l'organisation collective de la branche. Le Gouvernement prendra sa part en établissant le socle commun à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

Nous devons avoir une vitrine globale de l'offre de transport, priorité étant donnée par le Gouvernement aux transports du quotidien. Les TET constituent un maillon important, entre TGV et TER : le Gouvernement a engagé dès 2013 la modernisation du matériel roulant, avec 500 millions d'euros. La commission Duron a réfléchi à leur modernisation, le Gouvernement a présenté le 7 juillet une feuille de route : l'État deviendra une AOT de plein exercice, et une concertation a été lancée sur l'ensemble des propositions du rapporteur Duron, sous la responsabilité du préfet François Philizot.

La libéralisation du transport par autocar a développé une offre alternative, répondant à un besoin : 274 autocars assurent chaque jour 104 lignes nationales et internationales en France ; le nombre de passagers transportés s'élève à près de 250 000 dans toute la France ; d'ici fin 2016, l'ouverture de 100 lignes supplémentaires est prévue.

Vous proposez un versement transport régional qui s'appliquerait même aux entreprises situées hors du ressort des AOT, ce qui me semble fort contestable. Le coût du travail s'en trouverait alourdi. Le Gouvernement a choisi, au contraire, de relever de 9 à 11 salariés le seuil au-delà duquel les entreprises sont assujetties ; le manque à gagner de 100 millions d'euros et non 500 millions...

M. Louis Nègre. – À vérifier !

M. André Vallini, secrétaire d'État. – ... également réparti entre Île-de-France et province, sera intégralement compensé par l'État. Une mission d'accompagnement a été confiée à l'Igas et au CEET.

Enfin, la refonte des taux de TVA au 1^{er} janvier 2014 qui a conduit à soumettre les transports publics au taux réduit de 10 %, sert à financer le CICE. En vertu des règles européennes, une baisse éventuelle devrait s'appliquer à tous les transports publics ou privés, faute de critères pertinents de discrimination.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Et les émissions de CO₂ ?

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Il en coûterait un milliard d'euros. Le Gouvernement s'oppose donc à cette proposition de loi.

M. Jean-Jacques Filleul. – Mes félicitations à Évelyne Didier dont les engagements sont connus et qui nous donne l'occasion de discuter d'un sujet qui nous tient à cœur.

Je ne pourrai malheureusement pas la suivre sur cette proposition de loi, quelque peu opportuniste (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*), fondée sur un constat erroné, et qui ne favorise guère le droit à la mobilité, pourtant présenté comme sa pierre angulaire.

L'essentiel est de favoriser la complémentarité entre les modes de transport, c'est ce qu'a fait la loi Macron en libéralisant le transport par autocar. Les besoins n'ont jamais été aussi grands. Le manque de moyens de transports collectifs entretient le mécontentement dans les campagnes.

Cette libéralisation n'est pas une idée neuve : le rapport Duron, l'Autorité de la concurrence, la Cour des comptes l'avaient déjà préconisée. L'autocar se substituera moins au train qu'à la voiture individuelle, qui représente 83 % de la mobilité de nos compatriotes.

M. Roland Courteau. – Très juste !

M. Jean-Jacques Filleul. – En deçà de 100 kilomètres, l'ouverture d'une liaison est d'ailleurs soumise à l'avis conforme de l'Arafer. Avec plus de 250 000 passagers, nous en sommes déjà au double de 2014, vingt emplois sont créés chaque jour. En Allemagne, au Royaume-Uni, en Espagne, l'autocar contribue à rendre effectif le droit à la mobilité, sans nuire au rail.

L'autocar serait-il plus polluant que le train ? Rappelons que la moitié des TER roulent au gazole, que 25 % des liaisons TER sont effectuées par autocar... Mieux vaut un autocar que vingt voitures ! Un arrêté du 25 septembre 2014 impose en outre de passer aux normes Euro 5, puis Euro 6 ; une filière de construction pourrait être développée.

L'offre de TET est effectivement très dégradée, surtout en ce qui concerne les lignes de nuit. Le rapport Duron propose de redynamiser l'offre, en augmentant la fréquence des dessertes et le confort sur les lignes les plus fréquentées, en revoyant la tarification...

La feuille de route présentée par le Gouvernement nous convient, l'État prend ses responsabilités. J'attends l'ouverture des négociations avec les autorités organisatrices de transport. L'État stratège en devenant lui-même une de plein exercice.

Les moyens dédiés du ministère seront renforcés, un conseil consultatif au plus haut niveau est créé. On a promis 1,5 milliard pour renouveler le matériel. Les TET retrouveront ainsi toute leur utilité, entre TER et TGV.

La création du versement transport régional nous paraissait naguère justifiée : nous avons déposé en 2014 un amendement dans ce sens. Mais ce que vous

proposez diffère de ce que nous avons voté en 2014, et pèserait excessivement sur les entreprises.

Le Gouvernement s'est d'ailleurs engagé à compenser intégralement le transfert aux régions des compétences départementales en matière de transport, en lui affectant 25 % du produit de la CVAE, soit 3,9 milliards d'euros.

La réduction du taux de TVA sur les seuls transports publics de voyageurs serait contraire au droit européen. Le groupe socialiste et républicain s'abstiendra sur ce point, mais votera contre l'ensemble.

M. Joël Labbé. – Ronan Dantec aurait dû s'exprimer aujourd'hui ; mais il porte la parole des collectivités territoriales à la COP21 en sa qualité de président de l'Organisation mondiale des villes.

L'État a transféré la chaîne des transports hors agglomération aux régions par la loi NOTRe avec le soutien des écologistes.

Ces transports publics, comme le disent les auteurs de cette proposition de loi sont un service public plus que jamais essentiel pour l'accès à l'emploi et la réduction des fractures qui traversent notre pays.

La libéralisation des liaisons par autocar met en danger le service public ferroviaire. Compte tenu de l'état des finances publiques, on pouvait croire que le car compléterait utilement le train ; mais les opérateurs privés n'ont que faire de l'aménagement du territoire (*Mme Évelyne Didier, rapporteure, approuve*), ils se concentrent sur les liaisons les plus rentables, délaissant les autres.

Non, l'impôt juste et bien utilisé n'est pas un gros mot pour financer des services publics. La revendication d'un versement transport avait été l'objet d'un amendement transpartisan, avec le soutien de notre groupe, pour éviter aux régions de faire face à la quadrature du cercle. J'ajouterais une taxe additionnelle à la TIPP et à une taxe régionale sur les poids lourds.

Les émissions de gaz à effet de serre du transport sont imputables à 95 % au transport routier. Le seul moyen d'y remédier est de maintenir et de développer une offre de transport ferroviaire de qualité...

Les sénateurs écologistes voteront cette proposition de loi.

M. Jean-Claude Requier. – En période d'élections régionales, les sondages montrent que le transport est l'une des préoccupations essentielles des Français, en Île-de-France comme ailleurs. Aurillac, chère au cœur de M. Mézard, n'est desservie que par une route nationale, ponctuée de radars, une liaison ferroviaire interminable et des liaisons aériennes qui se font rares.

Depuis 2002, les TER sont plus fréquentés grâce aux investissements des régions. Or, malgré la compensation, celles-ci manquent de ressources

propres. Nous regrettons que les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) soient elles aussi dépendantes de dotations, et non de l'écotaxe...

Le bilan provisoire de la libéralisation des liaisons par autocar est plutôt positif : les prix permettent à beaucoup de Français de voyager. Nous constatons que faute de transports de qualité, les Français se rabattent sur leurs véhicules individuels.

L'article 2 de cette proposition de loi crée un versement transport régional qui taxe deux fois les mêmes redevables sur une même assiette. Ce n'est pas raisonnable.

Nous ne pouvons pas souscrire à l'augmentation de la fiscalité des entreprises prévue à l'article 4 par réduction du CICE. L'article 3 nous semble enfin contraire au droit européen.

Les remèdes proposés n'étant pas convaincants, le groupe RDSE ne votera pas cette proposition de loi.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – C'est dommage.

M. Louis Nègre. – Notre système ferroviaire fonctionne de moins en moins bien et depuis longtemps. Avec une dette qui devrait s'élever à 66 milliards en 2020, il est en voie d'effondrement. La réponse de l'État stratège n'est pas à la hauteur des enjeux. Même le TGV a des problèmes d'équilibre économique. Seules les régions ont contribué, par des investissements massifs, à la dynamique du ferroviaire.

Cette proposition de loi a pour but de développer une offre de transport ferroviaire de qualité : comment ne pas partager cet objectif ? En revanche, on peut ne pas être d'accord sur les moyens pour y parvenir.

L'article premier revient sur la libéralisation des liaisons par autocars. En 1948, il a été décidé de privilégier le rail sur la route ; en 2009, le cabotage national des liaisons internationales a été autorisé sous condition. Le monopole n'a pas empêché les régions de développer un transport par autocar. Le groupe Les Républicains, en examinant le projet de loi Macron, avait privilégié la complémentarité en n'autorisant la libéralisation qu'au-delà de 200 km ; cette option n'a pas été retenue.

L'article 2 institue un versement transport inspiré par celui de la région Ile-de-France. Le Gouvernement a relevé le seuil du versement transport de 9 à 11 salariés. Si notre groupe est favorable à l'allègement des charges des entreprises, il a aussi exprimé sa préoccupation pour un financement adéquat des transports du quotidien. Nous serons vigilants, monsieur le ministre, sur la compensation de cette baisse de ressources.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Une compensation... Pour combien de temps ?

M. Louis Nègre. – Vous gagez la réduction de la TVA sur les transports publics par une baisse de CICE de 700 millions. Quand il s'agit de faire payer les entreprises, vous savez faire des calculs ...

Mme Éliane Assassi. – Pensez aux citoyens !

M. Louis Nègre. – En ne réduisant pas la TVA sur les transports publics à 5,5 %, le Gouvernement oublie ces Français travailleurs qui n'ont d'autre choix que de les utiliser. Recul d'autant plus étonnant à l'heure de la COP21...

Nous ne sommes pas des idéologues mais des pragmatiques qui voulons offrir aux Français le meilleur. Ils pensent à 78 % que la libéralisation des TER serait profitable - comme nous, à condition qu'elle soit maîtrisée. Vous devriez écouter plus souvent le peuple ! (*On s'esclaffe sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

M. Jean-Pierre Bosino. – Je remercie Evelyne Didier pour son excellent rapport.

Du début du XIX^e siècle à aujourd'hui, le transport ferroviaire a été au cœur de notre développement industriel. Autrefois notre fierté, il est aujourd'hui dans une situation difficile ; la loi Macron pourrait lui être fatale. Cette proposition de loi permet de s'y opposer, comme elle s'oppose au quatrième paquet ferroviaire qui doit libéraliser le transport ferroviaire de voyageurs.

En mettant en concurrence le bus et le train, le Gouvernement organise la casse de la SNCF, mais aussi de 250 entreprises industrielles du ferroviaire, de toute une filière qui a sa part de l'excellence française.

La concurrence pure et parfaite ferait baisser les prix ? Cela ne réside que dans le fait que le bus n'assume pas les externalités négatives. Le droit à la mobilité grâce aux bus ? Voulons-nous d'un modèle de transport à deux ou trois vitesses ? Les riches en TGV, plus confortables et plus rapides, et les pauvres dans les cars Macron, une nouvelle 3^e classe, beaucoup moins sûrs. Les cars ne s'arrêtent pas entre Paris et Lille pour desservir les petites communes de l'Oise ; en revanche, ils encombrant l'autoroute A1. D'ici 2016, 100 nouvelles lignes d'autocar seront ouvertes. TER et TET sont évidemment fragilisés...

À la veille de la clôture de la COP21, la France ne peut pas commettre l'erreur d'aller vers plus de routier, l'un des premiers responsables des émissions de gaz à effet de serre.

Nous défendons un service public ferroviaire de qualité et financé. Les voyageurs doivent rester des usagers et non devenir des clients. Monsieur le ministre, cette proposition de loi est, non pas opportuniste, mais opportune. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

M. Michel Canevet. – Le groupe UDI-UC est particulièrement attaché au ferroviaire. Ce matin, l'avion que je devais prendre était cloué au sol à cause d'une panne, j'ai pris le train depuis Quimper pour

rejoindre Paris. C'était un plaisir que j'ai visiblement partagé avec les nombreux autres voyageurs de cette ligne.

La diversification des transports est souhaitable et souhaitée par tous. Faisons confiance aux entreprises.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – La SNCF en est une !

M. Michel Canevet. – Publique ! Tout ne doit pas dépendre de l'État et de l'action publique. Le secteur public investit les transports aériens, ferroviaires, mais aussi routier et maritime.

Dans un contexte financier contraint, il faut évaluer, optimiser et faire confiance à l'initiative privée, qui travaille bien, comme dans mon département pour le transport scolaire.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Parce que c'est rentable chez vous, mais ailleurs ?

M. Michel Canevet. – Même chose pour le transport des personnes handicapées. Nous avons été une majorité pour adopter la loi Macron et la libéralisation du transport par autocar...

Mme Laurence Cohen. – Pas nous !

M. Michel Canevet. – Comme Louis Nègre et ses collègues, nous aurions voulu la limiter pour ne pas déshabiller le ferroviaire pour habiller le car...

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – C'est ce qui va se passer !

M. Michel Canevet. – Nous ne pouvons pas ouvrir de nouvelles lignes ferroviaires, nous peinons à maintenir les lignes existantes dont la modernisation est une priorité pour la sécurité.

Le groupe UDI-UC ne veut pas remettre en cause une décision prise il y a six mois. Enfin, instituer des taxes supplémentaires, le versement transport, n'est vraiment pas une bonne idée. Il faut au contraire alléger les charges des entreprises pour libérer la croissance...

Mme Évelyne Didier. – Encore ? Il y a déjà eu le CIR, le CICE...

Mme Éliane Assassi. – Ça ne marche pas !

M. Michel Canevet. – ...et ne pas s'en prendre au CICE, même si c'est un moindre mal.

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Un moindre mal ? Il représente 41 milliards d'euros tout de même !

M. Michel Canevet. – Le groupe UDI-UC votera contre.

Mme Patricia Morhet-Richaud. – La mobilité est un problème essentiel pour les Français. Combien sommes-nous à nous déplacer chaque semaine entre Paris et notre département ?

Mme Évelyne Didier. – Nous sommes nombreux !

Mme Patricia Morhet-Richaud. – Le transport permet de rapprocher les habitants de l'emploi et des études. Les émissions de gaz à effet de serre diminuent grâce à la désaffectation du véhicule individuel. Le train est plus propre et plus sûr : nous devrions investir davantage dans ce moyen de transport. Or la desserte ferroviaire fonctionne mal. De Briançon à Marseille, soit 260 kilomètres, il faut un peu plus de 3 heures en voiture, 4 h 30 en train et 6 heures en bus... Le train roule à une moyenne de 60 km/h... En 2016... Quand on sait que les cyclistes du Tour de France atteignent des pointes à 100 kilomètres à l'heure en descente sur nos routes de montagne, il y a de quoi rire.

La SNCF envisage des fermetures de gares et de guichets non rentables, comme dans mon département. Dans une zone rurale, c'est un peu comme une école qui disparaît, une coupure du lien social. C'est une inégalité de plus, entre les Français propriétaires d'une voiture et les autres.

Pour autant, le versement transport n'est pas l'instrument financier adéquat, je voterai contre cette proposition de loi.

Mme Évelyne Didier. – Voilà une décision logique !

M. Marc Laménie. – Je tenais à m'exprimer par fidélité : fils de cheminot, mon rêve était de devenir chef de gare...

M. Roger Karoutchi. – Il y a conflit d'intérêt ! (*Sourires*)

M. Marc Laménie. – Bien des lignes ont été supprimées, surtout dans le monde rural. J'ai effectué un dernier voyage entre Chalons et Verdun, fermée en décembre 2013 ; certes, la ligne n'était pas très fréquentée, mais l'infrastructure n'était pas en si mauvais état...

Les régions ont investi beaucoup dans le matériel. Le ferroviaire a encore sa place, et pas seulement le TGV. Je n'accepte pas que les lignes fermées soient remplacées par des bus.

J'approuve certaines des dispositions de la proposition de loi, même si je respecte la loi Macron. Je m'abstiendrai. Le mode ferroviaire est peuplé de gens qui aiment leur métier, pensons à eux ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen*)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

L'article premier n'est pas adopté.

ARTICLE 2

M. Roger Karoutchi. – Tout cela est bien... J'entends surtout dénoncer le versement transport,

son poids serait insupportable pour les entreprises. Proposez donc sa suppression en Ile-de-France ! Je ne voterai pas cet article, étant contre le versement transport en Ile-de-France comme ailleurs.

Chers collègues communistes, s'il est normal que les entreprises contribuent au transport, le système du versement transport est usé, voire dépassé : il faut une vraie réforme de cette contribution.

Chers collègues de province, un peu de solidarité !

Mme Marie-France Beaufile. – Ma région Centre-Val de Loire a amélioré les TER ; les salariés qui n'utilisent plus leur voiture sont moins stressés en arrivant au travail et peuvent mieux décompresser après ! L'intérêt des entreprises est indubitable. Monsieur le ministre, vous parlez d'une compensation pour les régions par un transfert de la CVAE ; cela ne résout pas le problème du financement des départements. Et nous avons vu ce que donne la compensation : c'est une variable d'ajustement ; ainsi de celle de la taxe professionnelle. Nous préférons une vraie recette.

M. Michel Canevet. – Tant qu'il y aura des entreprises pour payer...

Mme Éliane Assassi. – Soyons sérieux !

M. Louis Nègre. – Cher collègue Karoutchi, les entreprises franciliennes paient un taux de versement transport élevé - mais le maillage à Paris est très fort : nous n'avons pas le métro et le tram, nous.

M. Roger Karoutchi. – Vous avez la Côte d'Azur et la Méditerranée !

M. Louis Nègre. – Le financement des transports en France devrait être remis à plat. C'est le seul service public qui est pris dans un ciseau car ses ressources n'augmentent pas avec l'inflation. J'appelle le Gouvernement à essayer de trouver un financement pérenne, sinon, nous allons dans le mur.

Mme Laurence Cohen. – Nous y allons déjà ! En 2015, en pleine COP21, des coups sont portés au système ferroviaire. Tous, nous voulons mettre les choses à plat ; mais nous, nous faisons des propositions. M. Karoutchi a le mérite de la constance au sein du Stif... Qui peut payer ? Les usagers, les entreprises, les collectivités territoriales, ou l'État. La dégradation des routes par les cars coûte cher, comme la pollution de l'air. Au lieu de contrecarrer nos propositions, faites des contre-propositions ! Voyez le rapport : la desserte des cars est en étoile, autour des grandes villes, et pas du tout transversale.

Mme Évelyne Didier. – Très bien !

M. Michel Canevet. – Pourquoi toujours opposer route et ferroviaire ? Ils peuvent être complémentaires. (*On souligne au contraire, sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen, le manque de complémentarité*) Des communes rurales comme la mienne ne peuvent être desservies que par le car.

Mme Évelyne Didier. – Là-dessus, nous sommes d'accord !

M. Michel Canevet. – Je ne pense pas que les entreprises doivent financer le transport, mais l'ensemble des usagers. Des améliorations sont apportées à la pollution par les véhicules. Bolloré développe des bus électriques, par exemple !

Mme Évelyne Didier. – Tant mieux !

M. Marc Laménie. – Le versement transport, c'est vrai, est une source de recettes. C'est sûr, il y a un problème de financement. Qui peut payer ? Les entreprises souffrent, les collectivités territoriales aussi. Il faut trouver un équilibre, ce n'est pas être pro-train ou anti-bus de le dire. Le système ferroviaire a un coût, certes. Cependant, il est nécessaire. Malheureusement, quand on demande à refaire quelques kilomètres de lignes ferrées, les entreprises nous présentent des devis exorbitants. Là aussi, il y a des efforts à faire.

M. Christian Favier. – En Île-de-France, 90 % des entreprises ne paient pas le versement transport.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Et 0,2 % de la masse salariale, ce n'est pas énorme.

M. Christian Favier. – Arrêtons de dire qu'il pèse trop lourd sur les entreprises. Ces dernières années, la vérité est que seules les collectivités territoriales ont accru leur effort de financement au bénéfice des voyageurs. Grâce à quoi nous avons pu faire le Pass Navigo à 70 euros.

La concurrence entre le train et le car est totalement faussée. Les entreprises ne supportent aucune des externalités négatives de la route.

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Je ne vais pas reprendre la démonstration sur la complémentarité entre le rail et la route. Le chemin est étroit entre le groupe communiste républicain et citoyen qui veut alourdir encore les charges sur les entreprises...

Mme Éliane Assassi. – « Encore » est de trop !

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – En ce moment, on les réduit plutôt allègrement...

M. André Vallini, secrétaire d'État. – ...et le groupe Les Républicains qui considère que les allègements de charges ne vont jamais assez loin.

M. Roger Karoutchi. – Attention monsieur le ministre ! Il est toujours dangereux de rompre l'équilibre des alliances. (*Sourires*)

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Le versement transport se justifie en Île-de-France parce que c'est la région capitale, où l'on dénombre 10 millions de déplacements par jour.

M. Roger Karoutchi. – De tentatives de déplacements, plutôt...

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Les régions recevront une part du produit de la CVAE en

compensation de leurs nouvelles missions. Quant aux départements, leurs difficultés sont réelles, en raison notamment de la charge du RSA. Le Gouvernement fera des propositions, en particulier pour les départements les plus en difficulté, dans la perspective de la réunion de l'Assemblée des départements de France du 16 décembre.

Le financement des transports collectifs, monsieur Nègre, mérite en effet d'être remis à plat : cela pourra faire l'objet de débats lors de la prochaine campagne présidentielle, en vue d'une réforme durant le second quinquennat de François Hollande ! (*On s'amuse à droite*)

M. Michel Canevet. – Optimiste !

L'article 2 n'est pas adopté.

ARTICLE 3

M. Roger Karoutchi. – Je voterai cet article.

Pardon, les réponses du Gouvernement deviennent mécaniques ou irresponsables. J'ai eu le malheur de devoir m'occuper du financement du Grand Paris. On me disait dans les cabinets : ne vous inquiétez pas, vous aurez la TVA à 5,5 % sur les transports publics. Maignon me l'a même confirmé : aucune impossibilité européenne. J'ai voté gaiement le Pass Navigo à 70 euros et il a manqué 300 millions d'euros...

Un peu de logique ! Si vous voulez des transports du quotidien pour tout le monde, il n'y a pas de raison de les faire financer par les seuls usagers.

Mme Marie-France Beauflis. – La TVA sur les transports publics est passé à 7 % puis à 10 %, c'est incompréhensible pour les citoyens à qui on demande de moins emprunter la voiture.

M. Louis Nègre. – À mon tour de le dire : l'argumentaire sur le refus européen d'une TVA à 5,5 % sur les transports publics n'est pas très solide. Revenons à un taux réduit. Nous n'avons plus de financement pérenne des transports publics. Première solution, appliquons la loi pour la transition énergétique...

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Le prix du carbone !

M. Louis Nègre. – Il paraît même que se tient en ce moment la COP21. Le prix du carbone est une source de financement, d'autres pays y réfléchissent. Autre piste, une libéralisation maîtrisée du ferroviaire. L'Allemagne l'a fait. Résultat, le train y coûte 10 centimes par kilomètre ; chez nous, c'est le double.

M. Marc Laménie. – Même si les finances publiques sont contraintes, revenir à une TVA à 5,5 % serait une initiative importante pour les usagers et cohérente avec notre volonté d'aller vers le développement durable.

M. Michel Canevet. – Cette proposition de loi a le mérite de soulever des questions importantes sur le

transport ferroviaire mais aussi sur les taux de TVA. Il y a peu, le Sénat l'a réduit pour les produits d'hygiène intime parce qu'ils sont du quotidien. En parallèle, il faut réfléchir à une TVA sociale. Il n'est pas normal que la protection sociale soit financée exclusivement par des cotisations sur les salaires.

M. Joël Labbé. – Le transport ferroviaire est un service de première nécessité. Le groupe écologiste votera évidemment cet article.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Une TVA à 5,5 % sur les transports publics, c'est d'abord une question de solidarité. Un rapport du CCFD l'a montré : la première difficulté des personnes en recherche d'emploi est la mobilité. Il faudrait attendre une loi de finances ? Ce n'est jamais le bon moment... Pourquoi une baisse serait impossible au regard de la réglementation européenne, quand une hausse a été possible ? Bercy sait faire !

Le ferroviaire ne peut pas s'autofinancer ! M. Nègre oublie qu'en Allemagne, l'État a repris la dette ferroviaire.

M. Louis Nègre. – Je parle des coûts d'exploitation.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – Ils incluent le remboursement de la dette ! Le Royaume-Uni, quant à lui, renationalise ses lignes sans que Bruxelles trouve un mot à redire.

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Le pass Navigo à 70 euros a été financé par une hausse du versement transport de 2,7 % à 2,87 % en zone centrale et de 1,8 % à 1,91 % en zone périphérique, autorisée par l'État. Une TVA réduite à 5,5 % sur les transports publics coûterait un milliard d'euros.

Mme Évelyne Didier, rapporteure. – On peut ne pas la réduire pour tous les transports publics. Il suffit de déterminer des critères précis.

M. André Vallini, secrétaire d'État. – Sagesse, cependant.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

Interventions sur l'ensemble

M. Roger Karoutchi. – Je vais m'abstenir. Il y a peu de chance que le Gouvernement fasse de cette proposition de loi vérité d'Évangile, même s'il fait campagne avec les communistes jusqu'à dimanche. Pour moi, elle est cependant un texte d'appel. Depuis dix ans, on nous renvoie de loi de finances en loi sur les transports pour régler une bonne fois pour toutes le problème du financement du ferroviaire. Au-delà de l'attachement familial de M. Laménie, le ferroviaire est nécessaire à notre pays. Oui ou non, le Gouvernement va-t-il lui trouver un financement pérenne ?

M. Louis Nègre. – Je ne voterai pas cette proposition de loi, pas plus que le groupe Les Républicains. Reste que tous les signaux sont au rouge : les lignes ferroviaires et le matériel se dégradent, les accidents se multiplient. Qui aura le courage d'entreprendre l'indispensable réforme de structure ?

M. Marc Laménie. – Après la loi de juillet 2014, il faudra bien dire qui fait quoi, qui paie quoi, pour garantir la sécurité des transports ferroviaires, répondre à l'enjeu du développement rural, et témoigner du respect dû au monde cheminot. À un moment donné, il faut arrêter de casser les gares et les lignes. Je m'abstiendrai.

Mme Laurence Cohen. – Je me réjouis de ce débat qui a fait apparaître des points de convergence sur la baisse de la TVA. Entendons-nous bien : le groupe CRC ne défend pas le tout ferroviaire. Les trains ne peuvent pas passer partout, nous le savons bien. Simplement, la carte des liaisons par autocar le montre bien : la desserte est la même que celle par train. Certaines zones sont désertées même par les autocars.

Certes, il faut remettre le financement des transports publics à plat. Ne dites pas que nous voulons étrangler les entreprises ! Celles-ci profitent d'un bon réseau de transport. La question est celle de la juste contribution de chacun.

Enfin, quand le ministre s'inquiète des répercussions pour les plus démunis, je rappelle que les tarifs sociaux sont financés par les collectivités territoriales.

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe socialiste ne votera pas ce texte. On peut avoir des doutes sur le développement du car. Reste qu'il est lancé et qu'il complète l'offre ferroviaire. Il faut trouver un financement pérenne pour les régions. Elles financent les TER à 70 % ; cela ne peut plus durer. La TVA doit être réduite à 5,5 % sur les transports publics mais certainement pas au détour d'une proposition de loi.

Mme Laurence Cohen. – Où donc ?

M. Jean-Jacques Filleul. – J'ai, pour ma part, longuement insisté sur les TET. Appuyons-nous sur le rapport Duron, aidons le Gouvernement à aller plus loin, car nous avons besoin du triptyque formé par les TGV, les TET et les TER.

M. Joël Labbé. – Merci au groupe CRC. Arrêtons la casse du système ferroviaire ! C'est une question de solidarité. Anticipons : nous devons aller vers une économie résiliente. Certains Français vivent très bien sans voiture. C'est cela la sobriété heureuse.

M. Michel Canevet. – Les régions ont consacré beaucoup d'efforts aux transports. Je suis heureux que la loi NOTRe ait renforcé leur compétence transport. C'est peut-être l'une des seules avancées de cette réforme territoriale. Encore faut-il que les régions aient suffisamment d'autonomie fiscale pour exercer leur

mission en toute responsabilité. Cela dit, le groupe UDI-UC votera contre.

Mme Marie-France Beaufile. – Reconnaissez que le groupe communiste républicain et citoyen a proposé à maintes reprises une TVA à 5,5 % sur les transports publics, lors des lois de finances initiales comme des collectifs.

Le car, à regarder la carte des liaisons, suit très exactement les lignes ferroviaires. Or ce dont nous avons besoin, c'est de combler les trous dans les territoires non couverts. De plus, le rail est un élément d'aménagement du territoire, c'est une perspective d'avenir. Rien de tel pour une liaison par car que l'on peut déplacer en un tournemain.

Autre sujet, les tarifs des cars sont certes peu élevés...

Mme Éveline Didier, rapporteure. – Ça ne va pas durer !

Mme Marie-France Beaufile. – ...mais à quel prix ? Les salariés y ont des conditions de travail et des rémunérations peu souhaitables.

Mme Éveline Didier, rapporteure. – Quelques enseignements de nos débats.

D'abord, il faudra trouver une source de financement dédiée et pérenne pour le ferroviaire.

Ensuite, la péréquation est indispensable : on ne peut pas donner au privé les liaisons rentables et laisser au public les liaisons déficitaires.

La route et le rail sont évidemment complémentaires, mais il faut cesser de démanteler notre réseau ferroviaire exceptionnel.

Enfin, j'aurais aimé entendre aussi des commentaires sur la concurrence déloyale. Le développement du rail est lesté par une dette historique. Regardons les choses en face et trouvons des solutions !

À la demande du groupe Les Républicains, l'ensemble de la proposition de loi est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°106 :

Nombre de votants.....	343
Nombre de suffrages exprimés.....	340

Pour l'adoption.....	29
Contre.....	311

Le Sénat n'a pas adopté la proposition de loi.

Questions prioritaires de constitutionnalité

M. le président. – Le Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le 10 décembre 2015, qu'en application de l'article 61-1 de la Constitution, la Cour de cassation lui a adressé un arrêt de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article L. 621-15 du code monétaire et financier, dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 21 janvier 2010 (*Pouvoir de sanction de l'Autorité des marchés financiers*).

Le Conseil d'État a, quant à lui, adressé au Conseil constitutionnel deux décisions de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant respectivement sur les articles L. 562-1 et L. 562-2 du code monétaire et financier (*Gel des avoirs dans le cadre de la lutte contre le financement du terrorisme*) ; et sur le III de l'article 32 de la loi de finances rectificative pour 2014 (*Taxe foncière*).

Prochaine séance demain, vendredi 11 décembre 2015, à 9 h 30.

La séance est levée à 19 h 5.

Jacques Fradkine

Direction des comptes rendus analytiques

Ordre du jour du vendredi 11 décembre 2015

Séance publique

**À 9 h 30, à 14 h 30, le soir
et, éventuellement, la nuit**

Présidence :

M. Jean-Pierre Caffet, vice-président

M. Hervé Marseille, vice-président

Secrétaires :

MM. Philippe Adnot et Jackie Pierre

Suite du projet de loi de finances rectificative pour 2015, adopté par l'Assemblée nationale (n° 227, 2015-2016)

Rapport de M. Albéric de Montgolfier, fait au nom de la commission des finances (n° 229, 2015-2016)

Avis de M. Jean-Claude Lenoir, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 230, 2015-2016)

Analyse des scrutins publics

Scrutin n° 106 sur l'ensemble de la proposition de loi permettant de maintenir et de développer sur l'ensemble du territoire national une offre de transport ferroviaire régional de qualité

Résultat du scrutin

Nombre de votants : 343

Suffrages exprimés : 340

Pour : 29

Contre : 311

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (144)

Contre : 139

Abstentions : 3 - MM. Roger Karoutchi, Marc Laménie, Didier Robert

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat, M. Michel Bouvard

Groupe socialiste et républicain (110)

Contre : 110

Groupe UDI-UC (42)

Contre : 42

Groupe communiste républicain et citoyen (19)

Pour : 19

Groupe du RDSE (17)

Contre : 17

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 3 - MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier