

JEUDI 28 MARS 2019

Conventions internationales
(Procédure simplifiée)

Orientation des mobilités
(Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

CONVENTIONS INTERNATIONALES (<i>Procédure simplifiée</i>)	1
ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLE 37	1
ARTICLES ADDITIONNELS	4
ARTICLE 37 <i>BIS</i>	8
ARTICLE 38	9
Mme Éliane Assassi	9
Mme Laurence Cohen	9
ARTICLES ADDITIONNELS	11
ARTICLE 38 <i>BIS</i>	16
ARTICLES ADDITIONNELS	17
ARTICLE 39	18
Mme Éliane Assassi	18
Mme Laurence Cohen	18
M. Jean-Michel Houllégatte	18
Mme Elisabeth Borne, ministre	19
ARTICLE 40	26
ARTICLES ADDITIONNELS	29
SALUT AUX AUDITEURS DE L'INSTITUT DU SÉNAT	30
ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	30
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	30
ARTICLES ADDITIONNELS (<i>Suite</i>)	30
ARTICLE 42	33
ARTICLE 43	34
ARTICLES ADDITIONNELS	34
ARTICLE 44 <i>BIS</i>	37
ARTICLE 46	38
ARTICLES ADDITIONNELS	39
ARTICLE 48	42
ARTICLE 49	42
ARTICLES ADDITIONNELS	42
ARTICLE 50	43
ARTICLES ADDITIONNELS	43
INTITULÉ DU PROJET DE LOI	44
ANNEXES	46
<i>Ordre du jour du mardi 2 avril 2019</i>	46
<i>Analyse des scrutins publics</i>	46

SÉANCE du jeudi 28 mars 2019

76^e séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME JACKY DEROMEDI, M. JOËL GUERRIAU.

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.

Conventions internationales (Procédure simplifiée)

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen de trois projets de loi tendant à autoriser la ratification ou l'approbation de conventions internationales.

Pour ces projets de loi, auxquels la commission des affaires étrangères est favorable, la Conférence des présidents a retenu la procédure d'examen simplifié.

Le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République dominicaine relatif à l'emploi des conjoints des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre, et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Nicaragua relatif au libre exercice des activités professionnelles salariées des membres des familles du personnel diplomatique, consulaire, administratif et technique des missions officielles est adopté définitivement.

Le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif à leur coopération dans le domaine de la mobilité terrestre est adopté.

Le projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à la Charte européenne de l'autonomie locale sur le droit de participer aux affaires des collectivités locales est adopté.

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités, en procédure accélérée.

Discussion des articles (Suite)

ARTICLE 37

M. le président. – Amendement n°178, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Nous confirmons, par cet amendement, notre opposition au recours aux ordonnances. En l'espèce, le Gouvernement ne peut se prévaloir de l'urgence puisque l'élaboration de ce projet de loi a débuté avec les Assises de la mobilité à la fin de l'année 2017. Temps travail, notamment des jeunes marins, contraintes réglementaires en matière de protection de l'environnement sont des sujets importants dont le Parlement doit débattre.

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Il est vrai qu'il y a beaucoup de demandes d'habilitation à légiférer par ordonnances dans ce projet de loi. Cependant, aucune opposition à cette méthode n'a été exprimée au cours des auditions. De plus, certaines rédactions du ministère sont presque stabilisées et pourraient être intégrées au projet de loi au cours de la navette. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Le recours aux ordonnances est tout de même prévu par la Constitution... De plus, il s'agit très largement de mesures de transpositions de textes internationaux et européens ou de sujets techniques comme les engins et navires autonomes. Avis défavorable.

L'amendement n°178 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°590 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

Mme Martine Filleul. – Il faut maintenir la limitation de durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 m ainsi que le contrôle préventif et dissuasif. Le Conseil économique, social et environnemental l'avait d'ailleurs recommandé dans son avis sur l'avant-projet de loi.

M. le président. – Amendement n°183, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4

Supprimer les mots :

et des certificats de prévention de la pollution

M. Guillaume Gontard. – Au prétexte de simplification et d'optimisation des ressources publiques, le Gouvernement souhaite alléger les

contraintes sur les armateurs et supprimer la durée de validité des certificats. Comment une protection accrue, objectif énoncé dans l'étude d'impact, peut-elle passer par un allègement du cadre réglementaire ?

M. le président. – Amendement n°179, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4

Après le mot :

pollution

insérer les mots :

sans toutefois porter atteinte à la possibilité d'un contrôle inopiné sur ces navires afin de vérifier la conformité de ces derniers avec les textes en vigueur

M. Fabien Gay. – Nous souhaitons que malgré les allègements, la possibilité de contrôle inopiné sur les navires reste la norme.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Retrait, sinon rejet, de l'amendement n°590 rectifié. La commission a exclu les navires à passagers, ils feront toujours l'objet d'un contrôle à la mise en service et de visites inopinées ; les contrôles seront simplement mieux ciblés. Même avis sur l'amendement n°183.

Quant à l'amendement n°179, il est satisfait puisque les contrôles inopinés sont maintenus. Les mêmes obligations continueront de peser sur les armateurs. Nous levons simplement la rigidité de la fréquence des contrôles. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il ne s'agit en aucun cas de baisser la garde sur les exigences de sécurité. Au contraire, on passe de visites régulières à des visites inopinées, comme cela se pratique pour d'autres modes de transports. Retrait, sinon rejet, aux amendements n°590 rectifié et 183.

L'amendement n°179 est satisfait : des contrôles inopinés, ciblés et périodiques auront bien lieu. Retrait, sinon avis défavorable.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°590 rectifié, mis aux voix par assis et debout, est adopté.

Les amendements n°183 et 179 n'ont plus d'objet.

M. le président. – Amendement n°180, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

En tout état de cause, l'armateur est responsable du navire mais également des marins qui sont à bord, même embarqués par une société privée de recrutement et de placement des gens de mer, tant sur le respect des temps de travail et de repos que sur le paiement des salaires et de rapatriement, le cas échéant.

M. Éric Bocquet. – L'armateur est responsable de l'ensemble des marins à bord, même embarqués par une société privée de recrutement, tant sur le respect des temps de travail et de repos, les conditions de travail que sur le paiement des salaires et de rapatriement, cela doit figurer dans la loi. Au sein de l'Union européenne, la recherche des coûts les plus bas a conduit les États à développer des stratégies pour attirer les navires étrangers par une grande souplesse réglementaire et fiscale - car les deux sont les faces d'une même pièce. Conséquences chiffrées : 1 343 immatriculations de navires marchands au Royaume-Uni, 216 en Belgique, 547 en France, 1 030 à Chypre et le record revient à Malte avec 18 862 !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code des transports garantit déjà un haut niveau de protection des marins, à juste titre. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je vous confirme que la responsabilité de l'armateur en cas de mise à disposition est déjà prévue à l'article L. 5533-1 du code des transports. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°180 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°181, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 12

Après le mot :

occasionnel

insérer les mots :

défini selon le nombre de journées passées en mer par an

M. Pascal Savoldelli. – La notion de marins occasionnels doit être définie par le nombre maximal de jours passé en mer par an. C'est important car de cette qualification dépend l'application de régimes différents.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le cadre de cette dérogation et ses conditions n'ont pas encore été arrêtés, ils font l'objet de négociations entre le ministère des transports et les acteurs professionnels. L'idée de l'amendement est intéressante mais le critère de distance à la terre n'est pas encore validé, entre 0,5, 1 mile maritime ou 2 miles maritimes. La ministre peut-elle apporter des précisions ? Avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – En l'état des textes, un livreur qui apporte une pizza sur un yacht en empruntant un canot relève du régime des marins. C'est impraticable. Des concertations sont en cours. Retrait, sinon rejet.

M. Pascal Savoldelli. – L'exemple ne fait pas toujours loi, madame la ministre, mais j'apprécie votre humour : une pizza sur un yacht... (*Sourires*) Voter cet

amendement serait une façon de s'assurer que la concertation se déroule dans les meilleurs termes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable.

L'amendement n°181 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°595 rectifié, présenté par M. Houllégatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 13

après le mot :

simplifier

insérer les mots :

, tout en conservant un modèle de référence,

M. Jean-Michel Houllégatte. – Nous admettons l'idée de simplifier les modalités de mise en œuvre des conventions de stage des jeunes marins, ceux de moins de 18 ans, pour éviter d'emboliser les directions interrégionales des affaires maritimes avec des demandes d'agrément de conventions. Nous considérons néanmoins nécessaire de les encadrer par un modèle de référence commun.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'objectif de la mesure est bien de créer un cadre de référence mais simplifié. Retrait, sinon rejet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les conventions de stage des élèves des lycées professionnels maritimes sont encadrées par un arrêté du 30 novembre 2017, qui découle de l'article L. 124-1 du code de l'éducation. Votre amendement est satisfait. Retrait ?

L'amendement n°595 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°182, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 17

Après le mot :

navigation

insérer les mots :

, de définir l'obligation d'absence de lien entre la société de contrôle privé et l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire contrôlé

M. Guillaume Gontard. – Le Gouvernement souhaite déléguer la procédure de délivrance d'agrément, qui est gage de qualité, au privé. Encore une fois, c'est renoncer à une tâche régaliennne pour des économies de court terme. Au moins, prévenons tout conflit d'intérêts entre la société de contrôle et l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire contrôlé. C'est un amendement de bon sens.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je partage votre préoccupation sur le fond, la rédaction n'est cependant

pas satisfaisante. Peut-être la ministre peut-elle prendre un engagement ? Retrait, sinon rejet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre préoccupation sera bien prise en compte dans les textes réglementaires. Retrait ?

L'amendement n°182 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°618 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 24

Après les mots :

à cet effet,

insérer les mots :

en particulier grâce à un droit de préemption,

Mme Martine Filleul. – Il va sans dire, mais cela va mieux en le disant, que la maîtrise des terrains à proximité immédiate des voies d'eau est cruciale pour le développement du transport fluvial. Le droit de préemption serait bien utile à VNF.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je partage cet objectif. Le droit de préemption pourra être délégué à VNF par les collectivités territoriales. Cet amendement est donc satisfait. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cette mesure est fortement demandée par les professionnels du transport fluvial. Le Gouvernement ne souhaite toutefois pas entraver l'action des collectivités territoriales. Ce sont elles qui pourront déléguer à VNF le droit de préemption.

M. Olivier Jacquin. – Je profite de l'occasion pour attirer l'attention de la ministre sur un problème réglementaire qui concerne la maîtrise du foncier en bord de voie d'eau. Je le connais bien pour avoir beaucoup travaillé sur la création de voies vertes, de pistes cyclables au bord de canaux. Actuellement, la circulation sur un chemin de halage existant est autorisée aux piétons mais interdite aux cyclistes. Cela s'explique par des raisons historiques : le chemin de halage était réservé aux chevaux qui tiraient les péniches. Quand nous voulons que des vélos y passent, il faut conventionner avec VNF.

M. Ronan Dantec. – Puisqu'il est question de foncier en bord de voies d'eau, il faut aussi parler de la sous-utilisation du Rhône, longé par des files de camions. Elle est liée à un problème de manque de foncier à Fos-sur-Mer.

M. Jérôme Bignon. – Un témoignage après l'intervention de M. Jacquin. Dans la vallée de la Somme, de superbes véloroutes ont été installées sur le chemin de halage, elles irriguent l'arrière-pays. C'est formidable pour ces territoires qui se sentent parfois oubliés.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous travaillons à un décret facilitant le développement des pistes

cyclables le long des voies navigables. Quant au Rhône, des travaux sont prévus pour permettre l'accostage des berges fluviales à Fos-sur-Mer.

L'amendement n°618 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°797, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Après l'alinéa 40

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement.

II. – Alinéa 42

Supprimer cet alinéa.

M. Frédéric Marchand. – Cet amendement complète une mesure adoptée en commission en autorisant les expérimentations de navigation d'engins autonomes ou commandés à distance, en aval du premier obstacle à la navigation des navires.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable sous réserve de suppression du II, qui supprime une demande de rapport qui me semble justifiée, et d'une modification rédactionnelle.

M. Frédéric Marchand. – Je l'accepte.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis favorable.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°797 rectifié.

I. – Après l'alinéa 40

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La navigation des engins flottants de surface maritimes ou sous-marins, autonomes ou commandés à distance, peut être autorisée en aval du premier obstacle à la navigation des navires, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans, dans des conditions dérogeant aux règles fixées par la cinquième partie du code des transports. La navigation de ceux-ci fait l'objet d'autorisations uniques, délivrées par le représentant de l'État en mer, pour des durées limitées, et dans le respect des conditions permettant d'assurer la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement.

II. – Alinéas 41 et 42

Remplacer les mots :

cette expérimentation

par les mots :

ces expérimentations

L'amendement n°797 rectifié est adopté.

L'article 37, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°70 rectifié sexies, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Deromedi et Bruguière, MM. Détraigne, Hugonet, Lefèvre et Moga, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, MM. Henno, Daubresse, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. Charon, Decool, H. Leroy et Janssens, Mmes A.M. Bertrand et Raimond-Pavero, M. Darnaud et Mmes Imbert et Noël.

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au début de l'article L. 5232-4, les mots : « Sans préjudice de l'article L. 5232-5 » sont ajoutés ;

2° Après le même article L. 5232-4, il est inséré un article L. 5232-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5232-5. – Les permis d'armement sont délivrés dans les eaux maritimes des estuaires des fleuves, des rivières, des canaux aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime. »

M. Charles Revet. – Il est temps d'actualiser les obligations maritimes auxquelles sont soumis les bacs fluviaux, elles remontent à 1938. Il s'agit de rehausser le seuil de 50 tonneaux de jauge et à le convertir dans la nouvelle unité du système métrique universelle pour le porter à 200 UMS.

Cela se justifie par la nouvelle réglementation applicable à ce type de bateaux, l'ES-TRIN, qui impose des espaces et volumes additionnels telles que les zones de rassemblement et de circulation piétonne sur le pont, des sanitaires pour les PMR, l'installation d'équipements de traitement des fumées de moteurs ou encore l'ajout d'un deuxième groupe électrogène.

Cet amendement est important pour un grand nombre de départements et de collectivités gestionnaires. S'il n'est pas adopté, elles ne seront plus en mesure de faire face à la demande de mobilité.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Sagesse.

Question voisine, dans notre grand et beau pays existent des îles. Leur desserte est essentielle à leur attractivité. Or, en période estivale, les opérateurs réguliers qui assurent la continuité territoriale tout au long de l'année dans le cadre d'un contrat de service public, sont soumis à une sorte de concurrence

déloyale des opérateurs saisonniers. Ne peut-on pas mettre à la charge de ces acteurs privés une contribution à titre de participation à la continuité de la desserte ? Pour l'île d'Yeu, la contribution publique atteint 4 millions d'euros par an. Qu'en dit le Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous allons étudier la question.

Quant à l'amendement, deux types de navires se croisent dans les estuaires avec deux statuts différents : les navires fluviaux et les navires maritimes. Votre proposition revient à accorder une dispense de permis d'armement aux navires maritimes de moins de 200 UMS et à obliger les bateaux fluviaux à disposer d'un permis d'armement. La question sera traitée dans l'habilitation sur le permis d'armement Retrait ou avis défavorable.

M. Charles Revet. – Mon amendement touche aux bacs fluviaux, pas seulement à ceux qui circulent dans les estuaires ! De très nombreuses collectivités sont concernées. (*L'orateur brandit une liste.*) L'adaptation demandée permettrait de mieux équiper les bacs pour le confort des passagers.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Tel qu'il est rédigé, l'amendement porte sur les estuaires. Nous sommes prêts à travailler ensemble la question.

Mme Nelly Tocqueville. – Les bacs fluviaux, dont on a une image touristique, sont un moyen de déplacement quotidien pour beaucoup de nos concitoyens en Seine-Maritime. Ils évitent des passages par les centres-villes et contribuent à réduire la pollution atmosphérique. Cet amendement mérite d'être voté.

M. Jean-Pierre Grand. – En Camargue, le bac du Sauvage parcourt une distance de 50 m. Le réaménager coûterait trop cher au regard du bénéfice. Je soutiens cet amendement très important qui mérite notre attention.

M. Ladislav Poniatowski. – Le bac de Quillebeuf relie le département de M. Revet au mien.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Au nôtre !

M. Ladislav Poniatowski. – Madame la ministre, le problème est uniquement technique. Je ne vois pas en quoi cet amendement vous gêne !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Sagesse... positive !

L'amendement n°70 rectifié sexies est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°268 rectifié bis, présenté par M. Lafon, Mmes Sollogoub et Férat, MM. Delahaye, Le Nay, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon, MM. Capo-Canellas, Delcros et L. Hervé et Mme Guidez.

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le tableau constituant le troisième alinéa est ainsi rédigé :

Catégories d'hébergements classés au sens du code du tourisme	Tarif plancher	Tarif plafond
Palaces	0,70	4,00
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70	3,00
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70	2,30
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles	0,50	1,50
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30	0,90
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1,2 et 3 étoiles, chambres d'hôtes.	0,20	0,80
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3,4 et 5 étoiles	0,20	0,60
Emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristiques par tranche de 24 heures	0,20	0,50
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles	0,20	
Ports de plaisance	0,20	10,00

» ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par délibération du conseil municipal, pour la catégorie d'hébergement ports de plaisance, un tarif distinct peut être arrêté pour les navires relevant de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui n'utilisent pas l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

M. Laurent Lafon. – Paquebots et navires utilisent un fioul lourd, dont la teneur en soufre est 3 500 fois supérieure aux normes tolérées pour l'essence terrestre. Les riverains des ports de plaisance sont les premiers touchés. Il faudrait pouvoir lever la taxe de séjour sur ces navires avec un plafond suffisamment élevé.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est un vrai sujet de santé publique, dont nous avons parlé à l'occasion de la proposition de loi sur l'économie bleue il y a trois ans. La pollution subie par les riverains n'est

pas acceptable. Que les collectivités aient la possibilité de taxer ces externalités négatives serait une bonne chose. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les paquebots de croisière ne sont pas accueillis dans des ports de plaisance, votre amendement n'est pas opérant.

Le Gouvernement mène une politique active auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour réduire le plafond des émissions de soufre autorisées, passant de 3,5 % à 0,5 % en 2020. Nous soutenons également une zone à 0,1 % en Méditerranée.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je propose la suppression de la mention « de plaisance ».

M. Laurent Lafon. – Je l'accepte.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°268 rectifié *ter*.

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de l'article L. 2333-41 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le tableau constituant le troisième alinéa est ainsi rédigé :

Catégories d'hébergements classés au sens du code du tourisme	Tarif plancher	Tarif plafond
Palaces	0,70	4,00
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70	3,00
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70	2,30
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles	0,50	1,50
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30	0,90
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1,2 et 3 étoiles, chambres d'hôtes.	0,20	0,80
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3,4 et 5 étoiles	0,20	0,60
Emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristiques par tranche de 24 heures	0,20	0,50
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles	0,20	
Ports	0,20	10,00

» ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par délibération du conseil municipal, pour la catégorie d'hébergement ports, un tarif distinct peut être arrêté pour les navires relevant de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui n'utilisent pas l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

M. Ronan Dantec. – Il faut absolument trouver des incitations financières, ce serait de l'écologie positive puisque ceux qui font un effort ne paieraient pas. Je voterai l'amendement.

Dans le collectif transpartisan « Urgence écologique », nous soutenons la transition vers l'électrique des bateaux à quai.

M. Gérard Longuet. – Cet amendement est extrêmement pertinent. Au fond des boulevards de Bordeaux, on aperçoit des bateaux à une dizaine d'étages ... Cette nuisance justifie des contreparties.

Il faudrait aussi s'intéresser au mouillage, où le problème est similaire, mais où il n'y a pas de commune attirée. Les bateaux dans ce joyau touristique qu'est le golfe de Saint-Tropez, c'est bon pour le tourisme mais coûteux pour l'environnement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les navires de croisières paient déjà des droits de port modulables en fonction de leurs émissions. En outre, la réglementation sur les émissions de soufre va être durcie. Enfin, nous promovons l'alimentation électrique des navires à quai. Je rappelle que les navires ont la faculté d'aller ailleurs...

M. Jean-Michel Houllégatte. – Attention aux conséquences de l'élargissement de l'amendement à tous les ports, par exemple sur les très grands voiliers participant à des manifestations. Sous cette réserve, avis favorable.

M. Olivier Jacquin. – L'amendement semble recueillir un consensus. Profitons de la navette pour affiner la réflexion.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le levier de la taxe de séjour, certes, n'est pas le seul mais il permettra aux collectivités territoriales de restaurer leur image malmenée par ces navires.

M. Ladislas Poniatowski. – Toujours plus d'impôts, voilà qui est très écologique ! Il aurait été préférable de réduire la taxe de séjour pour les navires les moins polluants.

M. Gérard Longuet. – Très bien !

M. Philippe Dallier. – Bonne idée !

L'amendement n°268 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°885 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez et Artano, Mme M. Carrère, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, Collin et Castelli, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France poursuit l'objectif d'inscrire les activités maritimes dans la perspective d'une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 et de réduction des pollutions atmosphériques.

Afin d'accélérer cette évolution, elle défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

L'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir, avant la fin de l'année 2020, une stratégie et les outils les mieux adaptés pour accélérer ces transitions pour l'ensemble des flottes. Cette concertation porte sur la flotte internationale, la flotte professionnelle domestique de commerce, de pêche, de services portuaires ou de plaisance ainsi que la flotte des bateaux de plaisance à usage privé.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement, leur conditionnalité, les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, avec l'objectif constant de ne pas créer de distorsions injustifiées concilié à la nécessité d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'État définit, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

M. Éric Gold. – Il faut mettre au point une stratégie d'accompagnement de la transition énergétique des navires si nous voulons, conformément à la décision prise par l'OMI en octobre 2018 qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, l'ensemble des navires commerciaux utilisent un fioul dont la teneur en soufre sera limitée à 0,5 %, contre 3,5 aujourd'hui. Le trafic maritime a explosé ces vingt dernières années - dans l'océan Indien, le trafic de 300 % depuis le début des années 2000.

M. le président. – Amendement n°55 rectifié *septies*, présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonnacarrère, A. Marc et Le Nay, Mme Deromedi, M. Panunzi, Mme Bruguière, MM. Hugonet, Lefèvre et Moga, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouneau, MM. Henno, Daubresse, Piednoir, Laménie et del Picchia, Mmes Lassarade et M. Mercier, MM. Vogel, Chasseing et Paccaud, Mme Goy-Chavent, MM. B. Fournier, Charon et Decool, Mme Lopez, MM. H. Leroy, Janssens et Husson, Mmes A.M. Bertrand, Lherbier et Raimond-Pavero, MM. Karoutchi et Darnaud, Mme Billon, M. Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Savary, Mme Imbert, M. Babary et Mme Noël.

Après l'article 37

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La France défend au niveau de l'Organisation maritime internationale une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques.

En parallèle, l'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de pêche et de plaisance sous pavillon national.

La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité, et pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées.

L'État définit, dans le même délai, un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'État.

M. Charles Revet. – En avril 2018, l'OMI a, pour la première fois, adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse : réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 et d'au moins 40 % d'ici à 2030. Il faut accompagner la transition énergétique des navires.

M. le président. – Amendement identique n°711 rectifié *bis*, présenté par M. Dantec.

M. Ronan Dantec. – Le transport maritime représente 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, et pourrait atteindre 20 % dans quelques décennies. Une stratégie est indispensable. Les engagements de l'OMI sont surtout déclaratifs, il y a de fortes résistances, notamment de la part du Japon ou encore du Panama.

Cette pollution n'est pas seulement une question de carburant mais aussi de vitesse. Plus les navires vont vite, et on le leur demande, plus ils émettent de gaz à effet de serre.

Madame la ministre, l'approche libérale consistant à dire que les paquebots choisiront d'autres ports si nous prenons des mesures ne fonctionne pas. La Suède a engagé la transition de sa flotte vers l'électrique. La France doit être moteur.

M. le président. – Amendement identique n°729 rectifié *quater*, présenté par Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Nelly Tocqueville. – L'urgence climatique est là, nous parlons de 9 milliards de tonnes transportées, soit 90 % du commerce mondial.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements sont foncièrement déclaratoires. Sagesse plutôt défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La France est très active à l'OMI pour atteindre l'objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) de 50 % à l'horizon 2050, et de 40 % en 2030.

En attente d'un mécanisme de marché carbone, nous avons par exemple incité les navires à baisser leur vitesse, ou encore créé des mécanismes de suramortissement pour les navires à hydrogène et au GNL.

Avis favorable aux amendements identiques n°55 rectifié septies, 711 rectifié bis et 729 rectifié quater. Retrait de l'amendement n°885 rectifié bis à leur profit.

M. Michel Vaspert. – La France a de très grands armateurs qui sont partie prenante à ce processus et sont tout à fait mobilisés. La CMA-CGM a commandé 30 bateaux au GNL et commencé à réduire la vitesse de ses navires. Tout cela produira des effets : il y a une prise de conscience. Cependant, je suis tout à fait prêt à voter ces amendements qui n'ont guère de portée contraignante.

Mme Angèle Prévile. – Nous devons inscrire dans la loi les ambitions de décarbonation du transport maritime. C'est urgent à l'heure où le politique est interpellé par les jeunes et les associations sur nos choix climatiques. Le politique doit rester crédible. La question dépasse le domaine du symbole. Notre boussole doit rester l'urgence climatique, il en va de l'avenir de la planète.

L'amendement n°885 rectifié bis est retiré.

Les amendements identiques n°55 rectifié septies 711 rectifié bis et 729 rectifié quater sont adoptés et deviennent un article additionnel.

ARTICLE 37 BIS

M. le président. – Amendement n°839 rectifié quinquies, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier, MM. Henno, Daubresse, Fouché et Malhuret, Mme Létard et M. Bascher.

Alinéa 4

1° Dernière phrase

Supprimer les mots :

des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

L'ensemble de ces actions est conduit au niveau régional, interrégional, national et européen en lien étroit avec les acteurs économiques, les collectivités territoriales et leurs groupements et en coordination avec les autres acteurs du transport multimodal.

M. Jérôme Bignon. – Cet amendement explicite les actions conduites conjointement avec les acteurs économiques et les collectivités au niveau régional,

interrégional, national et européen. La concertation est la condition de l'efficacité économique de la voie d'eau. Cet amendement vaut pour le réseau national actuel et, je l'espère rapidement, pour le canal Seine-Nord-Europe.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette précision est superflue car satisfaite et ferait perdre son sens à la troisième phrase de l'alinéa 4. Sur le canal Seine-Nord, la concertation est bien engagée. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les textes régissant VNF prévoient déjà une large concertation. Celle-ci peut aussi se faire dans les commissions territoriales en région. En outre, des élus locaux participent au conseil d'administration de VNF. Vos préoccupations sont satisfaites. Retrait ?

M. Hervé Marseille. – Les textes prévoient un tas de choses mais dans les faits, VNF fait ce qu'elle veut, sans se préoccuper aucunement des élus locaux. Nous subissons VNF, nous ne travaillons pas avec : l'attribution des places de bateaux à Paris, par exemple, est tout à fait opaque - nous n'avons même jamais vu la liste des candidats. L'organisation de nos rives est également dépendante de VNF qui se comporte comme un État dans l'État.

M. Michel Dagbert. – J'entends le témoignage de M. Marseille mais, ancien président de département, le mien sera différent. Dans le Pas-de-Calais, nous avons noué avec VNF un véritable partenariat pour l'aménagement de l'euro-véloroute n°5 le long d'une voie d'eau ; les propos de M. Marseille s'expliquent sans doute par des questions de personne.

M. Christian Manable. – Je voudrais également tempérer les propos de M. Marseille. Président du département de la Somme pendant sept ans, j'ai travaillé en bonne intelligence et complémentarité avec VNF, notamment sur le projet de Canal Seine-Nord : nous leur avons mis à disposition plusieurs agents du département pour travailler dans ce cadre, sur un remboursement d'ampleur qui concernait 63 communes. Il s'agit peut-être, effectivement, de problèmes de personne.

M. Olivier Jacquin. – La région Grand Est détient la moitié du réseau fluvial français. Je voudrais formuler des propositions : VNF pourrait avoir plus de visibilité financière. Le projet de loi de finances 2019 a été très préjudiciable, en baissant sans prévenir le financement budgétaire de VNF de 100 millions à 80 millions d'euros. Il a même été envisagé une « dénavigation » pour ne pas dire fermetures de canaux, sous forme d'un chantage financier aux communes. Il faudrait un financement minimum garanti.

Je crains que la culture de VNF change rapidement vis-à-vis des collectivités territoriales à cause de ces contraintes financières.

M. Pascal Savoldelli. – Nos départements, le mien et celui du président Marseille, ont été servants vis-à-vis de Paris. Après que la ministre nous a alertés sur la situation sociale dans les yachts, Hervé Marseille

nous mène en barque (*Sourires*) ! Il défend un point de vue politique. Il part d'un constat juste et en conclut qu'il faut voter l'amendement ; mais ce faisant, il privilégie le lien avec les acteurs économiques, pas du tout avec les élus locaux - c'est le texte même de l'amendement !

M. Jérôme Bignon. – Je ne pensais pas que cet amendement susciterait autant de débats mais je m'en réjouis. La sagesse est de retirer mon amendement en l'état. Ce sera peut-être néanmoins l'occasion pour VNF de mesurer le rôle des collectivités territoriales.

L'amendement n°839 rectifié quinquies est retiré.

L'article 37 bis est adopté.

ARTICLE 38

Mme Éliane Assassi. – L'horizon de l'Union européenne dans les transports est toujours le même : la concurrence, toujours la concurrence, encore la concurrence.

Or les transports en commun sont un secteur clé pour la transition écologique, qui demande une maîtrise publique forte. Ce service public est le support de l'exercice d'un droit fondamental, celui de se déplacer.

À quelques semaines des élections européennes, notre pays peut-il accepter la mise à mal de l'opérateur historique et son démantèlement pour partager le gâteau, sans aucune contrepartie en matière d'exigence de satisfaction des besoins ? Une myriade d'acteurs là où la rentabilité est assurée et personne ailleurs...

Comment répondre au besoin croissant de mobilité ? Pour nous, la définition de l'offre de transports passe par une entreprise intégrée, qui puisse compter sur des financements publics suffisants, justement pour répondre aux besoins plutôt que d'être conditionnée par la rentabilité. Cet enjeu appelle des financements nouveaux plutôt que la multiplication des opérateurs dans le tout-marché. Il en va de notre aménagement du territoire et de la solidarité. Nous appelons le Gouvernement à faire valoir l'exception française à l'échelon européen.

Mme Laurence Cohen. – Cet article est l'un des points durs de ce texte. Nous sommes opposés à l'ouverture à la concurrence, qui dégradera la qualité du service public puisque c'est le moins-disant qui, bien souvent, remporte les appels d'offres.

Cet article permet à la RATP de créer des filiales en Île-de-France pour exploiter de futures lignes et pour fournir d'autres services de transport : co-voiturage, auto-partage, vélo ou scooter en libre-service, billettique, retrait de colis... On élargit son périmètre pour rechercher une rentabilité tous azimuts. Jusqu'à présent, les filiales ne sont possibles que pour l'étranger et la province – RATP Dev est ainsi dans quatorze pays. Or, comme nous le disions déjà au sein de l'ancien syndicat des transports de la région Ile-de-

France (STIF), la priorité doit être non l'investissement à l'étranger, mais l'amélioration du réseau francilien dégradé par des années de sous-investissement.

Les salariés de la RATP savent très bien que cette ouverture à la concurrence est un prétexte pour imposer une productivité qui se traduira par la suppression de postes, la mise en cause des conditions de travail et le recul des droits au nom de la compétitivité.

M. le président. – Amendement n°185, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pascal Savoldelli. – Nous demandons la suppression de cet article. Le Gouvernement organise un démantèlement progressif de la RATP en une myriade de filiales concurrentes entre elles ; ce changement sera extrêmement brutal. C'est la privatisation rampante de la RATP, nous avons déjà vu le processus avec d'autres services publics. La cohérence globale du réseau sera mise à mal.

Nous nous inscrivons en faux contre la dévitalisation de l'EPIC RATP, qui sera cantonné aux activités les moins rentables et deviendra gestionnaire des infrastructures du réseau ferré et de ses 1 800 agents. Les contrats de travail seront au rabais.

Nous savons bien comment les choses vont se passer - et avec nous, ceux qui connaissent ces dossiers, comme Roger Karoutchi. Dans le Val-de-Marne, par exemple, le T9 reliera bien Roissy à Orly, mais les travailleurs auront des contrats au rabais, parce qu'on nous dira que les contrats statutaires coûtent trop cher...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'ouverture à la concurrence est un fait, elle a été décidée il y a dix ans déjà. La commission a validé cet article qui permet à la RATP de s'insérer pleinement dans ce nouveau contexte. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Effectivement, avec le groupe communiste, nous ne partageons pas la même vision. Vous considérez que c'est à la RATP et à la SNCF de définir l'offre de transport. Je considère que c'est aux collectivités territoriales, c'est-à-dire aux AOM.

Sans filiales, la RATP serait exclue des futurs appels d'offres lancés par Ile-de-France-Mobilités.

Vous parlez de contrats de travail au rabais ? Mais l'article 39 complète ce qui a été voté il y a plus de dix ans pour proposer un cadre social territorialisé. Retrait ou avis défavorable.

M. Roger Karoutchi. – Je ne suis pas un fou furieux de la privatisation. J'ai moi-même fait voter un amendement contre la privatisation d'ADP. Mais l'ouverture à la concurrence a été décidée par l'Union européenne il y a plus de dix ans.

Dès lors, on peut dire « non », comme le groupe CRCE, ou alors on peut réfléchir au moyen de prendre le maximum de garanties sur les droits du personnel pour que l'ouverture à la concurrence se fasse dans un bon ordre et préserve le leadership de la RATP. S'opposer frontalement, c'est prendre le risque que la Commission européenne dise : « Tant pis pour vous, l'ouverture à la concurrence se fera l'année prochaine et peu importe si vous n'avez rien fait pendant dix ans ». Évitions d'être au pied du mur sans avoir rien préparé.

Mme Laurence Cohen. – Notre position n'est pas d'opposer la RATP aux AOM. En tant qu'élus, nous faisons partie de ces autorités. Non. La question est : l'ouverture à la concurrence est-elle bonne pour le service rendu et les conditions de travail du personnel ?

En Île-de-France, nous nous sommes mobilisés pour empêcher l'ouverture de la ligne T Zen à la concurrence et nous avons obtenu gain de cause.

C'est le moment de changer les règles, à quelques semaines des élections européennes.

M. Fabien Gay. – Je salue, madame la ministre, votre travail : en dix-huit mois, vous aurez ouvert à la concurrence, donc préparé le démantèlement de la SNCF et de la RATP, que vous connaissez bien. Nous savons, d'expérience qu'ensuite, au nom de la compétitivité, on les privatisera. Sur le *dumping* social, nous avons déjà un exemple en Seine-Saint-Denis avec le tram T11, qui est déjà filialisé pour être exploité à moindre coût.

Monsieur Karoutchi, vous parlez de l'Union européenne comme d'un OVNI, une obligation imposée de l'extérieur. Mais il y a un Parlement européen où vos collègues du PPE ont voté les quatre paquets ferroviaires ! Le groupe CRCE, lui, a fait voter contre - et il n'a donc pas de double discours. (*Récriminations sur les bancs à droite et sur ceux du groupe SOCR*)

M. Pascal Savoldelli. – Madame la ministre, aucun des élus issus de différents bords n'a contesté le principe que les collectivités territoriales organisent les transports : nous sommes d'accord là-dessus, ce n'est donc pas la question.

Le groupe CRCE pense que la RATP, sans décider à la place des collectivités territoriales, doit utiliser sa force d'exploitation, d'ingénierie et de recherche qui n'a de valeur qu'intégrée.

Nous avons aussi besoin de garanties sur le personnel. Il y aura, c'est inévitable, des contrats de travail au rabais. La population doit le savoir puisque nos enfants seront en concurrence avec ceux d'autres pays, qui faute d'alternative, accepteront ces contrats. C'est aussi un enjeu de cohésion sociale dans notre pays.

M. Laurent Lafon. – Nos collègues de province doivent être perplexes... La situation que dénoncent

nos collègues communistes est déjà un fait sur tout le territoire et je ne pense pas que la qualité de service en Île-de-France soit supérieure. Le monopole de la RATP n'a jamais fait que le STIF maîtrisait la situation, car le dialogue était déséquilibré. Les collectivités territoriales auront tout intérêt à l'ouverture de la concurrence, à laquelle je suis sûr que la RATP saura s'adapter.

M. Olivier Jacquin. – Le groupe SOCR n'est pas dans le dogme de baisse à tout prix de la dépense publique. Nous défendons la maîtrise publique des services publics, ce qui ne signifie pas que la politique gère tout. Dans les années 1980, grâce à la LOTI, les autorités organisatrices de transport (AOT) ont su gérer les réseaux.

La SNCF, elle, s'est mobilisée contre la casse sociale dont la RATP est menacée. Sur ce point, nous sommes inquiets - car le « sac à dos social » paraît bien moins rempli pour la RATP que pour la SNCF...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ne déformons pas les faits. Transkeo, initiative de la SNCF et qui exploite la ligne T11, n'a rien à voir avec notre débat. De plus, l'ouverture à la concurrence a été actée il y a dix ans. L'article 39 en définit le cadre social, qui est de haut niveau et concerté.

L'amendement n°185 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°186, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... – Le 2° du I de l'article L. 1241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les appels d'offres pour l'exploitation d'un service de transport urbain ne doivent comporter aucune clause obligeant les exploitants à constituer une société dédiée pour l'exploitation de ce service. »

M. Fabien Gay. – La clause dite « de la société dédiée » empêcherait, de fait, l'EPIC RATP d'exploiter les lignes, organisant ainsi son démantèlement progressif et n'apporte aucune plus-value en termes de qualité de l'offre. Le législateur doit donc encadrer son utilisation pour éviter toute déstabilisation de l'opérateur historique.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'AOM, ici IDF-Mobilités, a toute liberté pour s'organiser. La possibilité pour la RATP de constituer des filiales offre de la souplesse. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Pourquoi le Parlement empêcherait-il IDF-Mobilités de définir un cadre adapté à l'ouverture de la concurrence ? Avis défavorable.

M. Pascal Savoldelli. – Les marchés d'appels d'offres seront-ils onéreux ? Ils seront nourris par le capital non démantelé de la RATP. Si vous ne le faites pas vous-mêmes, l'histoire répondra à cette question.

L'amendement n°186 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°188, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 3

Après le mot :

filiales

insérer les mots :

sous forme d'établissement public industriel et commercial

M. Éric Bocquet. – C'est un amendement de repli corrélant la capacité de filialisation au statut la filiale. La forme de l'EPIC est à nos yeux la plus sécurisante. Nous proposons de la rendre obligatoire pour les futures filiales de la RATP.

Des myriades de sociétés publiques et privées capteraient des décennies d'investissements publics. Le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire réclame une grande vigilance : c'est l'application progressive de la loi du marché pure à toutes les activités humaines.

Pierre Bourdieu, dans un article de 1998, définissant le néo-libéralisme comme un programme de destruction de toutes les structures publiques capables de faire obstacle à l'avènement de ce marché pur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable. Cela relève du pouvoir réglementaire et non législatif. L'amendement est contraire à la position de la commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement remettrait en cause l'unité de la RATP. Avis défavorable.

L'amendement n°188 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°187 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard, Mmes Apourceau-Poly et Benbassa, M. Bocquet, Mmes Brulin et Cohen, M. Collombat, Mme Cukierman, M. Gay, Mme Gréaume, MM. P. Laurent et Ouzoulias, Mme Prunaud et M. Savoldelli.

Alinéa 3

1° Supprimer les mots :

ou indirectement

2° Après le mot :

missions

supprimer la fin de cet alinéa.

M. Guillaume Gontard. – Les filiales créées par la RATP pour répondre aux appels d'offres dans le cadre de la concurrence, ne doivent exercer statutairement que des activités en lien direct avec leurs différentes

missions et non en lien indirect comme le prévoit l'article. Celui-ci donne la possibilité à la RATP *via* ses filiales de mener des opérations de développement et d'aménagement annexes. Cette course à la diversification est hasardeuse.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Même avis et mêmes arguments que précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est curieux de priver la RATP de la possibilité de créer des filiales sur des missions connexes à son objet principal. Elle le fait déjà très bien, en particulier pour les opérations d'aménagement. Elle construit ainsi des dépôts de bus très bien insérés dans la ville. Avis défavorable.

L'amendement n°187 rectifié n'est pas adopté.

Mme Éliane Assassi. – Nous avons expliqué notre opposition à l'atomisation de la RATP ; heureusement que nous avons déposé des amendements, sans quoi ce débat n'aurait pas eu lieu. Pour bien le marquer, nous demandons un scrutin public sur l'article.

À la demande du groupe CRCE, l'article 38 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°71 :

Nombre de votants.....	342
Nombre de suffrages exprimés.....	326
Pour l'adoption	310
Contre	16

Le Sénat a adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°177, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1241-6 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-6. – L'exécution des services mentionnés à

M. Guillaume Gontard. – C'est un amendement de cohérence, puisqu'il revient sur le principe d'ouverture à la concurrence des transports et son calendrier. Finissons-en avec l'injonction de libéralisation.

M. le président. – Amendement n°93 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspard, Mme Lamure, MM. Gremillet et Lefèvre, Mme Gruny, M. Savary, Mme Imbert, MM. D. Laurent et Priou, Mme Vullien, MM. Schmitz et Rapin, Mmes Ramond et Morhet-Richaud, MM. Moga et H. Leroy, Mme Billon, M. Bascher, Mmes Bruguière et Canayer, MM. Cuyppers, Courtial, Daubresse et Darnaud, Mmes Deromedi, Di Folco et Duranton et MM. B. Fournier, Genest et Laménie.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1241-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – L'exécution de tous les services mentionnés à l'article L. 1241-1 et créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit conformément aux règles applicables à cette date et selon les modalités définies ci-après. » ;

2° Le 1° du II est ainsi rédigé :

« 1° Pour les services réguliers de transport routier : au plus tard le 31 décembre 2026. Un décret détermine les modalités selon lesquelles l'exécution de ces services sera progressivement assurée, entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, conformément aux articles L. 1221-3 à L. 1221-11 de manière à assurer la non-discrimination entre opérateurs publics et privés ; ».

M. Mathieu Darnaud. – Les conditions d'ouverture à la concurrence envisagées pour les réseaux routiers d'Île-de-France comportent de nombreux risques. La solution, à trouver en concertation avec les transporteurs, devra être progressive, sur une période allant de 2022 à 2026 ; équitable, avec un équilibre entre les opérateurs ; opérationnelle, avec des dispositifs *ad hoc* pour le transfert de salariés entre entreprises ayant des cadres sociaux distincts ; efficace enfin, en tenant compte de l'ouverture des nouvelles lignes de métro, des réorganisations nécessaires pour passer d'une logique d'opérateur à une logique de bassin de vie et des événements internationaux tels que les JO de 2024.

M. le président. – Amendement n°596 rectifié *bis*, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2142-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'ouverture à la concurrence des lignes de bus en dehors du cadre de gestion de la Régie autonome des transports parisiens est reportée jusqu'au 1er janvier 2025, afin de ne pas créer de distorsion entre les différents réseaux de transport de la région Île-de-France. Des expérimentations limitées en nombre et de façons équivalentes entre les divers opérateurs, peuvent toutefois être menées avant cette date.

« Ces expérimentations donnent lieu à un suivi par une commission spécifique associant l'ensemble des acteurs concernés y compris les partenaires sociaux. Les expérimentations d'appels d'offre seront soumises à la consultation des partenaires sociaux dans le cadre de cette commission, notamment en vue d'émettre un avis formalisé sur les conditions sociales obligatoires de leur réalisation.

« Un décret en Conseil d'État pris après consultation d'Île-de-France Mobilités et des organisations représentatives des salariés et des employeurs précise

les conditions d'application des deux précédents alinéas. »

M. Jean-Michel Houllegatte. – En Île-de-France, l'ouverture à la concurrence pour les lignes de bus représente un chantier immense : 225 lignes, 406 millions de voyageurs, une quarantaine d'allotissements. Une certaine progressivité s'impose, ainsi que des modalités de suivi organisées pour veiller à un juste encadrement.

L'amendement reporte donc à 2025 la première ouverture à la concurrence dans les conditions de droit commun, afin de créer dans l'intervalle les conditions d'une équité entre opérateurs. Il s'agit notamment d'expérimenter le nouveau système, y compris en ce qui concerne l'encadrement social des salariés. C'est la condition d'une ouverture globale de ces marchés socialement régulée et économiquement non faussée.

Les amendements n°s 850 rectifié bis et 283 rectifié ne sont pas défendus

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'ouverture à la concurrence est actée depuis 2009 et constitue un engagement européen de la France. La loi du 8 décembre 2009 fixe les dates de fin aux droits d'exploitation illimités dont jouissait la RATP : 31 décembre 2024 pour les bus, 2029 pour les trams, 2039 pour les métros et RER.

L'amendement n°596 rectifié *bis* est satisfait puisque la mise en œuvre aura bien lieu le 1^{er} janvier 2025. Aucune demande de report de la date n'a été formulée par IDF Mobilités. Je demande le retrait des amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°177 supprime l'ouverture à la concurrence, rendue nécessaire par le règlement européen. L'arrivée de nouveaux opérateurs sera stimulante pour la RATP ; j'ai toute confiance en sa capacité à répondre aux appels d'offre. Avis défavorable.

Les amendements n°s 93 rectifié *bis* et 596 rectifié *bis* proposent de revoir les calendriers votés il y a dix ans. La présidente d'IDF Mobilités, que j'ai interrogée, ne le souhaite pas. Dès lors, avis défavorable.

L'amendement n°177 n'est pas adopté.

M. Roger Karoutchi. – Je ne comprends pas les amendements n°s 93 rectifié *bis* et 596 rectifié *bis*. Les textes datent de 2009, pas d'hier matin... Valérie Pécresse poursuit le travail que Jean-Paul Huchon avait engagé il y a dix ans et auquel j'ai participé. En 2024, cela fera quinze ans que le règlement européen existe. Dans la pratique, la RATP et IDF Mobilités seront prêts le moment venu. Les négociations avec Optile ont commencé en interne dès 2010, la continuité est assurée. Il faut maintenant laisser les choses se faire, sous l'autorité d'IDF Mobilités.

L'amendement n°93 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°596 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°697 rectifié *ter*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga et Bonnacarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat et M. Delcros.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la première phrase du III de l'article 8 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les mots : « des collectivités territoriales » sont remplacés par les mots : « de la région, des départements et de la métropole du Grand Paris ».

M. Hervé Marseille. – Cet amendement intègre la métropole du Grand Paris au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP). Ce conseil de surveillance inclut les départements de la couronne francilienne, l'État et la région - seuls ces derniers ayant une compétence transport. Dès lors que la métropole existe et a des compétences, il n'est pas anormal qu'elle y soit représentée, notamment sur les sujets d'urbanisme. Je rappelle que le conseil de la métropole regroupe plus de 154 communes. C'est de bon sens.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il y a un problème juridique, car la métropole du Grand Paris n'est pas à proprement parler une collectivité territoriale mais un EPIC *sui generis*. Ne modifions pas les équilibres actuels sans concertation préalable. Retrait ou avis défavorable.

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Je comprends votre préoccupation mais tel qu'il est rédigé, cet amendement empêcherait la désignation de maires ou de présidents d'EPCI au conseil de surveillance de la SGP - dont le président est d'ailleurs aujourd'hui un élu, ce qui serait regrettable. Prenons le temps de la concertation. Retrait ou avis défavorable.

M. Hervé Marseille. – Il n'y a plus de maires au conseil de surveillance. Certes, son président est président d'EPT ; il a été désigné par l'État, contre l'avis des autres membres du conseil de surveillance...

Je retire cet amendement mais une réflexion sur la question serait opportune. Réfléchissons à une meilleure concertation au sein de ce conseil de surveillance.

L'amendement n°697 rectifié ter est retiré.

M. le président. – Amendement n°1021, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1262-3, il est inséré un article L. 1262-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-.... – Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres

au secteur des transports publics urbains en Île-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du présent code et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens à l'article L. 2251-1-2 et au IV de l'article L. 2142-16. » ;

2° Après la section 3 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, est insérée une section 3 bis ainsi rédigée :

« Section 3 bis

« Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris

« Art. L. 1263-3-1.- La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et tout exploitant de ce réseau peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend dès lors qu'ils s'estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d'exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l'activité précitée ou des conditions d'utilisation de cette infrastructure par l'exploitant.

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d'utilisation de l'infrastructure par l'exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d'atteinte grave et immédiate à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens, l'Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l'utilisation du réseau ou à l'activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. » ;

3° L'article L. 1264-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « des concessionnaires d'autoroutes » sont insérés les mots « , des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et de l'article L. 2251-1-2 du présent code. » ;

c) Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° » ;

4° L'article L. 1264-2 est ainsi modifié :

a) Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Au 2°, après le mot « SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de service de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

c) Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , dans celui des services réguliers de transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

5° L'article L. 1264-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Le non-respect par la Régie autonome des transports parisiens des dispositions prévues dans le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 du code des transports. » ;

6° L'article L. 1264-15 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « transport ferroviaire », sont insérés les mots : « dans le secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

b) Au second alinéa, après les mots : « transport ferroviaire », sont insérés les mots : « , au secteur du transport public urbain dans la région Île-de-France » ;

7° Les dixième à quatorzième phrases de l'article L. 2142-3 sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. » ;

8° Le chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Régulation

« Art. L. 2142-16. I.- L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure de la mise en œuvre au sein de la Régie autonome des transports parisiens de la comptabilité séparée prévue à l'article L. 2142-3. À cette fin, elle approuve les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue à l'article L. 2142-3 et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les

modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

« II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I du présent article. Cet avis est rendu en se fondant sur le périmètre de cette activité tel que défini par le cadre législatif et réglementaire applicable.

« III. – L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la Régie autonome des transports parisiens assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.

« IV. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de prévention telle que prévue à l'article L. 2251-1-2 en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I.

« V.- Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« Art. L. 2142-17. – I.- Au moins six mois avant l'adoption de la convention pluriannuelle prévue à l'article L. 2142-3, la Régie autonome des transports parisiens soumet pour avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure prévue au même article L. 2142-3, y compris l'activité mentionnée au III de l'article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet, après avoir consulté Île-de-France Mobilités, un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention.

« Les modalités d'examen par l'Autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d'éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.

« Lorsqu'au titre de son avis conforme, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l'infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens est tenue de lui soumettre une nouvelle proposition.

« En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention

pluriannuelle mentionnée au premier alinéa, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu'Ile-de-France Mobilités alloue à la Régie après l'échéance de la convention pluriannuelle précédente. Ce montant provisoire tient compte notamment de la rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente, de la formule d'indexation prévue dans cette convention et de l'évolution de l'activité et des investissements de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution fait l'objet d'une régularisation à la suite de l'approbation de la rémunération définitive par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Dans les conditions prévues au I du présent article, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la tarification des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

« Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi et qui sont détenues par ses services. Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication.

« Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens.

« III. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'informations mentionnées au I.

« Art. L. 2142-19. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d'assurer un traitement non-discriminatoire des exploitants désignés par Ile-de-France Mobilités.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur ce document.

« Art. L. 2142-20. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de la présente section. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement charge l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) de réguler les missions que la RATP assure en tant que gestionnaire d'infrastructures, et notamment le niveau de rémunération que verse IDF Mobilités au gestionnaire d'infrastructures. Heureusement, la RATP a été moins sous-rémunérée que la SNCF, ce qui a permis une régénération du réseau RATP à un bon niveau.

Il est important d'objectiver le niveau de rémunération pour que cela continue à être le cas.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons échangé avec le Gouvernement et les parties prenantes. Avis favorable même s'il reste quelques éléments à défricher avant l'ouverture à la concurrence.

L'amendement n°1021 est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°440 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt, Artano, Arnell et Guérini.

Après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 8° de l'article 9 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « , sous réserve d'une modulation à la baisse proportionnelle à la faiblesse de la densité démographique des départements. Les modalités techniques de cette modulation sont définies par décret en Conseil d'État. »

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Olivier Léonhardt. – La réalisation du Grand Paris Express (GPE) va renforcer le déséquilibre régional entre les départements en termes d'investissement dans les structures de transport. Je sais que ce n'est pas l'analyse de la ministre...

Alors que les avantages de ce projet ne sont pas démontrés, les Franciliens continuent à financer la SGP par la taxe sur les surfaces de bureaux et la taxe spéciale d'équipement. Or si la première intègre des modulations, le montant de la seconde est forfaitaire. Il est anormal qu'un habitant de grande couronne, qui passe deux fois plus de temps dans les transports et vit quotidiennement le cauchemar du RER, paie le même montant de taxe qu'un habitant de la zone dite dense. Cet amendement module donc la taxe Grand Paris pour la rendre plus juste.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Compte tenu de la situation financière de la SGP et des besoins de

financement du Grand Paris Express, cet amendement n'est pas opportun. Il faudra y revenir en projet de loi de finances, une fois tranchée la question de la gestion des gares. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Contrairement à M. Léonhardt, j'estime que le Grand Paris Express bénéficiera aux habitants de grande couronne, en facilitant notamment les déplacements de banlieue à banlieue et en désaturant le RER.

Attention à ne pas fragiliser le modèle économique de la SGP. La taxe sur les bureaux est déjà fortement différenciée selon les départements : Paris et les Hauts-de-Seine, qui représentent 30 % de la population, paient les deux tiers du produit de la taxe. Retrait ou avis défavorable.

M. Olivier Léonhardt. – Nous avons un désaccord, soit. Je proposerai à mes collègues essonniers de nous tourner vers nos amis du Loiret et d'Eure-et-Loir pour développer ensemble des projets de transport. Tous les Essonniers, en train, en voiture, à moto ou à patinette, comprennent l'intérêt d'un tel rapprochement.

M. Rachid Temal. – Élu du Val-d'Oise, je voterai cet amendement. Sur les 69 gares du Grand Paris Express, une seule sera dans le département du Val-d'Oise. Et encore, elle est retardée ! Notre département est laissé à l'abandon. Cet amendement prévoit que l'effort financier demandé tienne compte de la réalité des territoires.

M. Roger Karoutchi. – Posons-nous plutôt la question plus globale du financement de l'opération.

M. Rachid Temal. – Je suis d'accord !

M. Roger Karoutchi. – Il faudra poser la question de la raison d'être de la SGP. Le Grand Paris Express n'aurait-il pu être géré par IDF Mobilités ? Je ne comprends pas la multiplication de sociétés qui ne travaillent pas ensemble. Le coût estimé du Grand Paris Express est passé de 20 à 35 milliards d'euros en quelques années.

M. Rachid Temal. – Et ce n'est pas fini !

M. Roger Karoutchi. – Cela dit, cet amendement n'a pas grand intérêt, puisqu'il ne vise que des compléments de taxe sur des taxes existantes, déjà différenciées. Ce n'est pas prendre le problème par le bon bout.

Mme Laure Darcos. – Ce n'est pas ici le lieu de régler le problème, qui est essentiellement entre la métropole et la région. Les Essonniers du sud n'auront pas à se tourner vers le Loiret si la région préserve la cohérence entre petite et grande couronne, en assurant une vraie politique des transports et une péréquation adéquate.

Je ne voterai pas cet amendement mais il faudra avoir le débat. Cela fait presque deux ans que le président de la République doit trancher le sujet. Il ne l'a pas fait et cela nous empêche d'avancer.

L'amendement n°440 rectifié bis n'est pas adopté.

ARTICLE 38 BIS

M. le président. – Amendement n°189, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – Cet article inséré en commission à l'initiative de M. Karoutchi et de Mme Primas étend la possibilité de déroger à la loi MOP pour les contrats de construction de nouveaux dépôts de bus, avec pour objectif d'accélérer la préparation de l'ouverture à la concurrence.

Allotissement et multiplication des acteurs sont-ils gages de performance ou un poids insupportable pour les constructeurs de sites de maintenance ? Chacun voit midi à sa porte, les arguments se retournent.

Pour le groupe CRCE, le droit des marchés publics doit être respecté. La concurrence est incompatible avec le principe du service public.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable. Cette dérogation à l'obligation d'allotissement est nécessaire pour préparer l'ouverture à la concurrence dans les meilleures conditions et au plus vite.

Mme Éliane Assassi. – On avait compris !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La faculté de créer un marché global répond à l'attente d'IDF Mobilités. Avis défavorable.

M. Roger Karoutchi. – Autant je comprends que vous soyez contre l'ouverture à la concurrence, autant il convient d'éviter que les sociétés privées ne décident seules des dépôts, après coup. Laissons IDF Mobilités gérer, dans les temps, plutôt que nous mettre dans les mains des futurs opérateurs. C'est plus simple et plus sain.

L'amendement n°189 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°348 rectifié, présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Buffet, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, M. Ginesta, Mme Imbert, M. Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Pointereau, Sido et Vogel.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 2171-6 du code de la commande publique, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n°2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Île-de-France Mobilités peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes de transport

(bus, tramway, tram-train, métropolitain) dont elle assure l'organisation dans le cadre de ses missions. »

M. Roger Karoutchi. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°373 rectifié, présenté par Mmes Primas et de Cidrac et MM. Schmitz et Laugier.

Mme Marta de Cidrac. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable, cela améliore la rédaction.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cette mesure spécifique à IDF Mobilités n'a pas vocation à être insérée dans le code de la commande publique et aurait pu rester dans la partie non codifiée de la LOM. Toutefois, sagesse.

Les amendements identiques n°s 348 rectifié et 373 rectifié sont adoptés et l'article 38 bis est ainsi rédigé.

La séance est suspendue à 13 heures.

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 14 h 30.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°59 rectifié *quater*, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Sido, Vogel, Allizard et Bizet, Mme Bruguière, M. Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Duranton et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet, Hugonet, Kennel et Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, M. Pemezec, Mme Raimond-Pavero, MM. Revet et Savary et Mme Thomas.

Après l'article 38 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II du code des transports est complétée par un article L. 1241-7-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-...– Le chapitre V et la section 2 du chapitre VI du titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique, dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n°2018-1074 du 25 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique, sont applicables aux contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro qu'il met en concurrence sur le fondement de l'article L. 1241-5. »

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement crée un parallélisme entre les articles 55 et 56 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et l'article 21 de la loi du 26 mars 2018 relative à l'organisation des JO et Paralympiques de 2024.

L'amendement identique n°372 rectifié bis n'est pas défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission avait donné un avis défavorable car la rédaction n'était pas adaptée. Elle a été modifiée, donc avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement est favorable à cette souplesse.

L'amendement n°59 rectifié quater est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°174 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 38 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.

Mme Éliane Assassi. – En 2015, le Gouvernement expliquait que le CDG Express serait réservé aux hommes d'affaires et aux touristes. Avec son coût faramineux, ce projet dégrade la qualité des services du quotidien. Les populations des communes les plus pauvres regarderont passer ces trains... Quel mépris pour eux, et pour nous, qui sommes quelques-uns ici à prendre le RER B. C'est symbolique d'une conception du transport public aux antipodes de la nôtre.

Cet amendement met un terme à ce projet, outil de valorisation d'ADP en vue de sa privatisation.

M. le président. – Amendement identique n°444 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt, Guérini et Vall.

M. Olivier Léonhardt. – Le RER B transporte plus de 900 000 voyageurs par jour ; la ligne est totalement saturée, sa régularité très mauvaise, un cauchemar quotidien pour bien des usagers - en particulier parce que des voyageurs venus ou à destination de l'aéroport, oublient des bagages dans le RER, provoquant des interruptions et des retards. Créer une liaison dédiée entre la capitale et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle était une excellente idée... sauf qu'avec les JO, la ligne ne sera plus dédiée. De plus, beaucoup le disent tout bas : le calendrier du projet, en l'état, est déraisonnable. SNCF Réseau pousserait à un report de dix-huit mois, pour limiter l'impact sur les autres investissements.

Madame la ministre, cet amendement remet à plat le projet et son calendrier.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – En 2016 et 2018, la commission a déjà exprimé son soutien à ce projet et la ministre nous a apporté des garanties sur les

conséquences de ce chantier sur le fonctionnement quotidien de la ligne B. Avis défavorable

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je le répète depuis vingt mois : la priorité du Gouvernement, ce sont les transports du quotidien. (*Mme Éliane Assassi le conteste.*) Le Grand Paris Express, ce sont 35 milliards d'investissements. Le CDG Express sera financé en totalité par les usagers et les transporteurs aériens. De plus, 500 millions d'euros sont fléchés vers le RER B. Bien sûr, il faudra des travaux.

Mme Éliane Assassi. – Il n'y aura pas de RER B ce week-end !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – On ne peut pas vouloir rénover la caténaire, un nouveau système de signalisation et refuser des travaux.

Mme Éliane Assassi. – Pour le CDG Express !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Mais non, il y a quinze projets sur le faisceau Nord du RER B !

Mme Éliane Assassi. – Mais personne n'en veut de ce projet !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Léonhardt, je suis consciente de l'impact de l'aéroport sur le fonctionnement de la ligne. L'organisation de ces chantiers sera bien entendu pensée en fonction, ainsi que le calendrier. Avis défavorable.

Mme Laurence Cohen. – Pas besoin de CDG Express pour amorcer des travaux sur le RER B ! Il n'y a qu'à emprunter.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne vous ai pas attendue pour prendre le RER B !

Mme Laurence Cohen. – À part M. Macron et ses ministres, qui soutient le CDG Express ? Personne !

Mme Péresse, présidente d'IDF Mobilités, a demandé un report du calendrier.

Comprenez la révolte des élus franciliens devant ce projet à 2,6 milliards d'euros, qui ne va pas améliorer le quotidien et qui, même, va le dégrader. Vous faites prévaloir un projet vitrine sur un projet utile à nos concitoyens. Vous n'écoutez personne. Le lien est évident entre ces grands travaux et la dégradation des lignes du RER B, des trains H et A.

Nous faisons aussi le lien avec la privatisation d'ADP. Et que dire de la mauvaise surprise de la maire de Mitry-Mory qui a vu débarquer sur sa commune des engins de chantier, alors qu'on est prétendument en pleine période de concertation ! Le projet ne répond pas aux besoins des voyageurs.

M. Olivier Léonhardt. – Je ne remets pas en cause le principe de cette ligne qui dessert le deuxième aéroport européen.

Mais ce chantier peut-il coïncider avec une remise à niveau de la ligne B ? La présidente de la région l'a rappelé : il y a des priorités à définir. Le Gouvernement est engagé sur le RER B, qu'il agisse dans les plus

brefs délais ; ensuite, nous nous attaquerons plus sereinement au CDG Express.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – La commission de l'aménagement du territoire a toujours soutenu le CDG Express, à condition qu'il ne perturbe pas les travaux du RER B. Mme Péresse a rappelé devant nous son attachement au projet, tout en s'inquiétant du calendrier alors que les JO approchent.

Pour le reste, il est normal que Paris, comme toutes les capitales mondiales, ait une liaison directe avec son aéroport.

Mme Éliane Assassi. – Il y a déjà le RER B !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Sur un plan plus prosaïque, je vous invite tous à la concision si nous voulons terminer l'examen du texte avant le dîner.

Les amendements identiques n^{os} 174 rectifié et 444 rectifié bis ne sont pas adoptés.

ARTICLE 39

Mme Éliane Assassi. – Nous en venons au « sac à dos social » dont les salariés de la RATP doivent disposer en cas de transfert d'activité. La manière de légiférer du Gouvernement - par voie d'amendements - le dédouane de l'étude d'impact et de l'avis du Conseil d'État. Ces dispositions sont-elles le fruit d'un véritable dialogue social ?

Nous ne comprenons pas puisque nos amendements sur le droit au maintien ou au retour des agents de la RATP en cas de défaillance de l'opérateur ont été jugés irrecevables.

Mme Laurence Cohen. – Le Gouvernement a déposé un amendement de quatre pages portant article additionnel après l'article 38... Qu'est-ce que c'est que cette méthode ?

Puisque nous reparlerons sans doute un jour de réforme constitutionnelle ...

M. Roger Karoutchi. – (*Levant les bras*) Un jour !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – (*Dubitatif*) Ça !

Mme Laurence Cohen. – ... je veux faire une proposition à mes collègues. Dans un projet de loi, présenté donc par le Gouvernement, cela a-t-il un sens que le Gouvernement puisse déposer des amendements ?

M. Jean-Michel Houllégatte. – La fin du monopole de la RATP est maintenant une donnée de fait ; mais elle doit s'accompagner de garanties sur le transfert des contrats de travail si des lignes de bus passent au privé.

Nous contestons aussi la méthode consistant à ajouter des éléments nouveaux au fil de l'eau, alors que la question des conditions sociales est vitale.

Nous serons vigilants, en particulier sur les niveaux de rémunération.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'ouverture à la concurrence des réseaux parisiens et franciliens a été décidée il y a dix ans ; il était plus que temps d'en définir le cadre social, avec des garanties. Les conditions de circulation et d'exploitation des lignes de bus sont extrêmement spécifiques en Île-de-France ; là encore, il ne faut pas faire table rase.

Ayant à cœur que le dispositif soit partagé par tous, j'ai déposé un certain nombre d'amendements après une concertation avec les partenaires sociaux. Une cinquantaine de réunions ont été organisées depuis un an sur le sujet.

L'article 39 et ses amendements choisissent un cadre social adapté à un territoire très spécifique ; les modalités de transfert et garanties associées sont rigoureusement définies.

Reste à définir les conséquences d'un refus de transfert, que nous concertons actuellement et qui feront donc l'objet d'amendements du Gouvernement à l'Assemblée nationale.

Nous travaillons aussi à un transfert automatique en cas de perte de contrat par l'entreprise des salariés du transport interurbain - la zone Optile en Île-de-France.

Je donnerai donc un avis défavorable aux amendements à cet article.

M. le président. – Amendement n°190, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission a travaillé en lien étroit avec le Gouvernement, je salue cette méthode de travail. J'ai échangé avec Île-de-France Mobilités, les entreprises, la RATP mais aussi les organisations syndicales sous format collectif et séparé.

Les amendements du Gouvernement mettent en place un dispositif équilibré, largement inspiré de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, pour garantir la continuité et la qualité du service. Je donnerai un avis favorable aux amendements du Gouvernement sur l'article, et demanderai le retrait des autres, à commencer par l'amendement n°190.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°190 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°950, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéas 1, 2, 8, première phrase, et 18

Remplacer les mots :

transports par autobus

par les mots :

service régulier de transport par autobus

II. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'article L. 1321-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article n'est pas applicable aux salariés des entreprises de transport public urbain régulier de personne concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de service régulier de transport par autobus. »

III. – Alinéa 4

1° Première phrase

a) Remplacer les mots :

d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service

par les mots :

d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier

b) Supprimer le mot :

urbain

c) Après le mot :

Île-de-France

insérer les mots :

opéré par la Régie autonome des transports parisiens

2° Seconde phrase

Supprimer cette phrase.

IV. – Alinéa 7

Remplacer les mots :

de bus

par les mots :

d'autobus

V. – Alinéa 9

Compléter cet alinéa par le mot :

notamment

VI. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

de transport public urbain de personnes

par les mots :

réguliers de transport public urbain

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est un amendement rédactionnel de cohérence.

M. le président. – Amendement n°972 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché et Thomas, M. Regnard, Mmes de Cidrac et Lavarde, M. Daubresse, Mme Duranton, M. Vaspard, Mme Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Sido, Laménié et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3111-16-1. – Lorsque survient un changement d’attributaire d’un contrat de service public portant sur tout ou partie d’un service de transport public routier de voyageurs dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement ou indirectement à la production du service transféré sont automatiquement transférés au nouvel employeur. »

M. Roger Karoutchi. – Chers collègues du groupe CRCE, depuis 2008 c’est le texte de la commission qui est examiné en séance. Il serait curieux de priver le Gouvernement du droit d’y revenir...

Cet amendement – dont je prévois le sort funeste (*Sourires*) – précise que les contrats sont transférés automatiquement au nouvel opérateur, dès lors qu’ils ont plus de six mois.

M. le président. – Amendement n°191, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, première phrase

Remplacer le mot :

sont

par les mots :

peuvent être, à leur demande,

M. Guillaume Gontard. – Les salariés doivent pouvoir se prononcer sur le transfert de leur contrat, car leurs conditions de travail en seront changées - on l’a vu lors de précédents malheureux, notamment à La Poste et à France Télécom. Cet amendement reprend une jurisprudence de 1996 de la cour de justice de l’Union européenne, qui reconnaît au salarié un droit à s’opposer au transfert.

M. le président. – Amendement n°193, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en respectant les spécificités des métiers et l’organisation collective du travail

M. Guillaume Gontard. – C’est un amendement de repli garantissant dans le cadre du transfert le respect des spécificités des métiers et de l’organisation collective de travail.

M. le président. – Amendement n°195, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 4, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Lorsque survient un changement d’attributaire d’un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain qui était jusque-là effectué par la Régie autonome des transports parisiens, le nouvel employeur est tenu d’appliquer le statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens aux salariés affectés à ce service.

Mme Éliane Assassi. – Le transfert des personnels de l’EPIC RATP prévu par le texte de la commission s’accompagne de la perte du statut, qui concerne l’ensemble des agents, soit 19 000 sur 44 000. Ce transfert est donc un moyen de mettre fin progressivement au statut des personnels et de les faire basculer dans le régime conventionnel.

Le texte indique que « la poursuite des contrats de travail s’accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau » : c’est un leurre, puisque sans étude d’impact ni avis du Conseil d’État, un décret doit remplacer le statut par un « sac à dos social » minimaliste.

Notre amendement harmonise par le haut en généralisant le statut des personnels de la RATP à tous les opérateurs.

M. Roger Karoutchi (*S’amusant*). – Allez, hop!

M. le président. – Amendement n°597 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d’emploi pour l’ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d’un statut particulier ou d’une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si les nouvelles conditions d’emploi sont plus favorables au salarié

M. Jean-Michel Houllegatte. – Cet amendement prévoit un « filet de sécurité » maintenant intégralement le statut existant des salariés de la RATP.

M. le président. – Amendement n°947, présenté par le Gouvernement.

Après l’alinéa 4

Insérer seize alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-2. – Un décret en Conseil d’État, pris après consultation des représentants des organisations professionnelles et des organisations syndicales représentatives au niveau de la convention collective de

la branche du transport public urbain et de la Régie autonome des transports parisiens, fixe :

« 1° Les informations transmises aux salariés et à leurs représentants par leur employeur, désigné " cédant ", et, le cas échéant, par le nouvel exploitant du service public désigné " cessionnaire ", durant les différentes phases d'attribution du contrat de service public portant sur un service ou une partie de service régulier de transport public par autobus dans la région Île-de-France ;

« 2° Les modalités selon lesquelles les informations mentionnées au 1° sont transmises ;

« 3° Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mises en place pour les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1.

« Art. L. 3111-16-3. – Le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice dans un délai de neuf mois à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil. Dans les cas où l'autorité organisatrice de transport ne publie pas ces informations, ce délai court à compter de la notification par tout moyen conférant date certaine par l'autorité organisatrice au cédant de son intention de lancer une procédure de mise en concurrence.

« Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant dans un délai de six mois courant à compter de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa et dans le respect du secret des affaires.

« Il est calculé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé, par catégorie d'emplois des salariés concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné, à l'exception des missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2 du présent code, à la date de la publication ou de la notification mentionnée au premier alinéa du présent article.

« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dont la décision s'impose aux parties.

« Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 3111-16-4. – Un décret en Conseil d'État fixe :

« 1° Les modalités et critères de désignation des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, par catégorie d'emplois. Ces critères comprennent notamment le taux d'affectation du salarié au service concerné et l'ancienneté dans le poste ;

« 2° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant établit et communique la liste des salariés dont le contrat est susceptible d'être transféré ;

« 3° Les modalités et les délais selon lesquels le cédant informe individuellement lesdits salariés de l'existence et des conditions du transfert de leur contrat de travail.

« Art. L. 3111-16-5. – I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service. Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« II. – Un décret en Conseil d'État détermine les conséquences du refus du transfert de son contrat de travail par le salarié et les garanties procédurales associées.

« III. – Le cédant est tenu d'informer sans délai le cessionnaire, par tout moyen conférant date certaine, de la décision des salariés mentionnés au I. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement prévoit un dispositif spécifique d'information et d'accompagnement qui sera précisé par décret en Conseil d'État, notamment pour déterminer les modalités de désignation nominative des salariés transférés.

M. le président. – Amendement n°948, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 4

Insérer onze alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-6. – Le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus entraîne, à l'égard des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1, le maintien des conventions et accords collectifs, ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la Régie autonome des transports parisiens qui leur sont applicables, à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et quatrième alinéa de l'article L. 2261-14 et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail.

« Art. L. 3111-16-7. – Le niveau de rémunération des salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant ne peut être inférieur au montant annuel, pour une durée de travail équivalente, correspondant à l'ensemble des éléments de rémunération au sens de l'article L. 3221-3 du code du travail, hors éléments exceptionnels, versés lors des douze mois précédant la date de changement effectif d'employeur.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« Art. L. 3111-16-8. – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 du code des transports lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens conservent le bénéfice de la garantie de l'emploi selon les motifs prévus par ce même statut.

« Art. L. 3111-16-9. – En cas de changement d'employeur, les salariés dont le contrat de travail était régi par le statut particulier mentionné à l'article L. 2142-4 du code des transports lorsqu'ils étaient employés par la Régie autonome des transports parisiens ainsi que leurs ayant-droits continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient, au titre des pensions et prestations de retraite. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret.

« Art. L. 3111-16-10. – Les salariés mentionnés à l'article L. 3111-16-1 employés par la Régie autonome des transports parisiens dont le contrat de travail se poursuit auprès d'un nouvel exploitant conservent :

« 1° Le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé de la Régie autonome des transports parisiens ;

« 2° Le bénéfice des activités sociales et culturelles du comité social et économique de la Régie autonome des transports parisiens pendant une durée de douze mois suivant le changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service régulier de transport public par autobus.

« Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

« Art. L. 3111-16-11. – Les articles L. 3111-16-8 et L. 3111-16-9 s'appliquent aux salariés dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport.

« Art. L. 3111-16-12. – Les articles L. 3111-16-6, 3111-16-7 et L. 3111-16-10 s'appliquent aux salariés statutaires et contractuels employés par la Régie autonome des transports parisiens. »

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Cet amendement détaille le contenu des garanties sociales de haut niveau que conservent les salariés de la RATP dont le contrat de travail est transféré.

M. le président. – Amendement n°975 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac, M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie, Vaspert et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-2. – Les conventions, accords collectifs et usages qui sont applicables aux salariés dont les contrats de travail sont transférés en application

de l'article L. 3111-16-1 continuent de produire effet jusqu'à leur dénonciation, ou à défaut pendant une durée maximale de quinze mois à compter de la date du transfert des contrats de travail, à l'exception des dispositions relatives à la durée du travail et à l'organisation du travail qui cessent de produire effet à la date du transfert des contrats de travail.

« Art. L. 3111-16-3. – Par exception à l'article L. 3111-16-2, lorsque les salariés dont les contrats de travail sont transférés ne proviennent pas d'une unique entreprise, le changement d'attributaire du contrat de service public entraîne cessation de l'application des conventions, accords collectifs et usages précédemment applicables aux salariés transférés à l'exception des conventions, accords collectifs et usages provenant de l'entreprise dont sont issues le plus grand nombre de salariés transférés, qui continuent de produire effet jusqu'à leur dénonciation, ou à défaut pendant une durée maximale de quinze mois à compter de la date du transfert des contrats de travail.

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement précise les conditions du transfert et précise que les droits se poursuivent pendant un certain délai.

M. le président. – Amendement n°978 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac, M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie, Vaspert et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3111-16-.... – Le cessionnaire informe individuellement le salarié dont le contrat de travail doit être transféré au plus tard trois mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire, si les délais de notification du contrat de service public le permettent. Le cessionnaire indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié.

« Art. L. 3111-16-.... – Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois. À défaut de réponse dans ce délai, le salarié est réputé avoir accepté le transfert de son contrat de travail. En cas de refus du salarié d'accepter le contrat proposé, le contrat prend fin de plein droit, sans donner lieu à indemnisation.

M. Roger Karoutchi. – Le rapporteur pourrait peut-être donner un avis favorable à cet amendement qui précise les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré et le délai durant lequel le salarié peut opposer un refus. Je le dis pour agacer Mme Assassi : je ne m'attendais à ce que le Gouvernement et les entreprises parviennent à un accord aussi positif...

M. le président. – Amendement n°598 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéa 8, première phrase

Remplacer les mots :

Un décret en Conseil d'État fixe les règles

par les mots :

Un accord collectif étendu après négociation entre les partenaires sociaux concernés ou, à défaut, un décret en Conseil d'État fixe les règles communes

II. – Alinéa 9

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La négociation collective prévue au premier alinéa du présent I est ouverte au plus tard trois mois suivant la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités. En l'absence d'accord dans les dix-huit mois suivant l'ouverture de la négociation, un décret en Conseil d'État détermine au plus tard vingt-quatre mois suivant la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités :

M. Jean-Michel Houllegatte. – L'amendement fixe un calendrier dans l'objectif d'un accord collectif qui pourra être ensuite étendu par voie réglementaire.

M. le président. – Amendement n°204, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 8, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en s'appuyant sur le décret n° 2000-118 du 14 février 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain de voyageurs et des règles en vigueur à la Régie autonome des transports parisiens

II. – Alinéas 9 à 13

Supprimer ces alinéas.

Mme Éliane Assassi. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°949, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 13

Après le mot :

modalités

insérer les mots :

de fractionnement et

II. – Après l'alinéa 13

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« 5° Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés en addition de la journée du 1^{er} mai ainsi que les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;

« 6° La durée des congés, qui peut être supérieure à trente jours ouvrables par dérogation à l'article L. 3141-3 du code du travail ;

« 7° Le délai de prévenance des salariés mentionné à l'article L. 3121-44 du même code du travail applicable en cas de changement de durée ou d'horaire de travail qui ne peut être inférieur à quatre jours, en l'absence de circonstances exceptionnelles ou d'urgence ;

« 8° Les modalités de dépassement par l'employeur de la durée maximale quotidienne de travail mentionnée à l'article L. 3121-18 dudit code, dans la limite de douze heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées ;

« 9° Les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien mentionné à l'article L. 3131-1 du même code, dans la limite de neuf heures en cas d'impératifs liés à la continuité du service public, de circonstances exceptionnelles ou d'urgence, ainsi que les contreparties qui y sont associées.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Afin de garantir la continuité du service et la sécurité des circulations au sein d'un périmètre géographique parisien et francilien très spécifique, l'amendement complète la liste des dérogations possibles à certaines dispositions législatives du code du travail en matière de durée du travail, de congés et de repos des machinistes receveurs opérant à l'intérieur de ce périmètre.

L'amendement autorise le pouvoir réglementaire à définir un « cadre social territorialisé » appuyé sur le décret du 14 février 2000 sur la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain et, si les partenaires sociaux de la branche le décident, sur un avenant territorial à la convention collective du transport public urbain. Continuant de s'appliquer en l'état aux salariés de la branche, le décret de 2000 sera complété par une annexe définissant les règles spécifiques applicables en matière de durée du travail et de repos aux conducteurs de bus opérant sur des lignes dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone urbaine dense francilienne.

Ces règles spécifiques pourront porter sur le dépassement de la durée maximale quotidienne de travail, la réduction du temps de repos quotidien et l'adaptation du délai de prévenance en cas de changement d'horaire par l'employeur, ainsi que sur les contreparties associées en matière de repos, de jours de congés et de modalités de fixation des jours fériés chômés, nécessaires pour garantir la sécurité des circulations.

M. le président. – Amendement n°205, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 14

Remplacer les mots :

conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué

par les mots :

salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus

Mme Éliane Assassi. – Cet amendement étend le cadre social territorialisé à l'ensemble des salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par bus.

Ainsi, le traitement des salariés dans la zone francilienne dense sera mis en cohérence. C'est ce que prévoyait initialement le Gouvernement.

M. le président. – Amendement n°196, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 18 à 20

Supprimer ces alinéas.

M. Guillaume Gontard. – L'alignement des personnels du réseau bus RATP sur la convention collective des transports urbains dégraderait les conditions de travail, les dispositions de cette convention étant en règle générale moins favorables que le statut en vigueur à la RATP.

Le haut niveau de garantie sociale des agents de la RATP n'est pas une charge mais un atout susceptible de nourrir le sens aigu de service public des agents, notamment en temps de crise ou lors d'évènements majeurs.

M. le président. – Amendement n°600 rectifié, présenté par M. Houllégatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 18

Compléter cet alinéa par les mots :

pour la seule organisation des lignes de dessertes concernées et sans déroger aux règles régissant l'organisation du travail statutaire en vigueur au sein de la Régie autonome des transports parisiens, sauf dans les cas où les dispositions de la convention collective seraient plus favorables aux salariés que ces mêmes règles

M. Jean-Michel Houllégatte. – La rédaction actuelle semble étendre les conditions de la convention collective urbaine aux agents de la RATP, alors même que le statut de ces agents et de cette entreprise n'a pas été modifié et que l'article L. 3316-3 indique que seuls des compléments dans la limite du statut particulier peuvent être apportés par la convention collective.

M. le président. – Amendement n°952, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les stipulations de cette convention collective ne sont pas applicables, en matière de durée du travail et de repos, aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus mentionnés au II de l'article L. 3316-1.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement prévoit que la convention collective de transport public urbain ne s'applique pas aux agents de la RATP.

M. le président. – Amendement n°951, présenté par le Gouvernement.

I. – Après l'alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3316-3. – Le décret prévu au II de l'article L. 3316-1 ainsi que l'avenant territorial prévu au deuxième alinéa de l'article L. 3316-2 s'appliquent aux conducteurs des services réguliers de transport public par autobus lorsqu'ils effectuent un service de transport dont le parcours est majoritairement effectué dans le périmètre d'application du décret susvisé, quelle que soit l'activité principale de leur entreprise.

II. – Alinéa 20

Remplacer la référence :

L. 3316-3

par la référence :

L. 3316-4

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement garantit que ce cadre social territorialisé s'applique à tous les conducteurs de bus en Ile-de-France, quel que soit l'opérateur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable aux amendements du Gouvernement, défavorable aux autres.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Karoutchi, je vous invite à retirer l'amendement n°972 rectifié *bis*, qui concerne tout le transport routier interurbain, et pas seulement en Île-de-France - le sujet est en concertation.

L'amendement n°191 introduit le principe de volontariat dans le transfert du contrat, comme à la SNCF ; mais à la RATP, c'est différent : chaque conducteur est affecté à un dépôt de bus. Retrait ?

L'amendement n°193 est satisfait puisque les salariés transférés seront définis par catégorie d'emploi. Nous définissons un socle commun de règles pour toutes les entreprises de transport. Avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°195, qui est excessif, et à l'amendement n°597 rectifié, dont l'esprit est proche.

L'amendement n°975 rectifié *bis* retire de la garantie générale le temps de travail ; mais il y a 111 accords sur le temps de travail au sein de la RATP - et pas de raison de revenir dessus. Retrait ou avis défavorable, comme à l'amendement n°978 rectifié *bis*, satisfait par l'amendement n°947 du Gouvernement.

L'amendement n°950 est adopté.

L'amendement n°972 rectifié bis n'a plus d'objet.

L'amendement n°191 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°193.

L'amendement n°195 n'a plus d'objet, non plus que l'amendement n°597 rectifié.

L'amendement n°947 est adopté, ainsi que l'amendement n°948.

L'amendement n°975 rectifié bis n'a plus d'objet, non plus que les amendements n°s 978 rectifié bis, 598 rectifié et 204.

L'amendement n°949 est adopté.

Les amendements n°s 205 et 196 n'ont plus d'objet.

L'amendement n°600 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°952 est adopté, ainsi que l'amendement n°951.

M. le président. – Amendement n°599 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 14

Remplacer les mots :

Ce décret

par les mots :

Cet accord collectif étendu ou à défaut ce décret

M. Jean-Michel Houllegatte. – C'est un amendement de cohérence avec l'amendement n°600 rectifié consistant à préférer la négociation collective à la voie réglementaire pour fixer les règles relatives à la durée du travail et au repos applicables aux salariés de la RATP.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les partenaires sociaux conservent leurs capacités de négociation. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis par principe favorable à la négociation. Mais s'il faut fixer rapidement un cadre pour l'ensemble des acteurs et un socle de garanties, il faut un décret.

Cela ne préjuge pas des négociations ultérieures. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°599 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°977 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac,

M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie, Vaspart et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 14

Remplacer les mots :

, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte

par les mots :

et des conditions de travail

M. Roger Karoutchi. – C'est un amendement rédactionnel. Que signifient des exigences particulières en matière de desserte ?

M. le président. – Amendement n°974 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac, M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie, Vaspart et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ces dispositions tiennent compte de l'objectif d'une utilisation optimale des ressources pour l'exploitation des services de transport public, dans le respect de la durée du travail résultant de l'article L. 3121-27 du code du travail.

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement vise la meilleure organisation du travail pour l'exploitation des services offerts aux voyageurs, utilisant ainsi de façon optimale les personnels et les véhicules.

M. le président. – Amendement n°976 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas et de Cidrac, M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions tiennent compte d'une unicité des règles d'organisation du travail applicables aux conducteurs affectés à un même lieu d'activité.

Mme Laure Darcos. – Cet amendement se justifie par son texte même.

M. le président. – Amendement n°973 rectifié *bis*, présenté par MM. Pemezec et Karoutchi, Mmes L. Darcos, Chain-Larché, Thomas, Lavarde et de Cidrac, M. Daubresse, Mmes Duranton et Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Regnard, Sido, Laménie et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéas 15 à 17

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe, après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement permet à IDF Mobilités d'émettre un avis consultatif avant la fixation par l'État du cadre réglementaire délimitant le périmètre géographique des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Demande de retrait de l'amendement n°977 rectifié *bis*. Sur le fond je partage la préoccupation qui motive l'amendement n°974 rectifié *bis*, mais il est satisfait. Retrait ou avis défavorable.

Concernant l'amendement n°976 rectifié *bis*, il n'y a pas de difficulté opérationnelle à exploiter des lignes dans des cadres juridiques différents. Avis défavorable.

Avis favorable à l'amendement n°973 rectifié *bis*. La précision est très utile aux AOM, qui seront ainsi mieux associées à la définition du périmètre des périmètres.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°977 rectifié *bis* ; la rédaction de l'amendement a été concertée avec le Conseil d'État.

Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°974 rectifié *bis*.

Quant à l'amendement n°976 rectifié *bis*, la logique de continuité doit prévaloir. Retrait ou avis défavorable.

Avis favorable à l'amendement n°973 rectifié *bis*.

Les amendements n°977 rectifié bis, 974 rectifié bis et 976 rectifié bis sont retirés.

L'amendement n°973 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°953 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 21

Rédiger ainsi cet alinéa :

V. – Les dispositions du présent article, à l'exception du III, entrent en vigueur pour chaque service régulier de transport public par autobus mentionné à l'article L. 1241-1 et créé avant le 3 décembre 2009 lorsque se termine l'exécution dudit service.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement précise les modalités d'entrée en vigueur

de cet article. La date d'ouverture à la concurrence, le 1^{er} janvier 2025, réclame des souplesses pour des entrées en vigueur différées des dispositions.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable par souci de cohérence avec la position de la commission sur cet article.

L'amendement n°953 rectifié est adopté.

L'article 39, modifié, est adopté.

ARTICLE 40

M. le président. – Amendement n°942, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 5

Rétablir le 3° dans la rédaction suivante :

3° À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code de procédure pénale l'obligation, de » ;

II. – Alinéa 9

Après les mots :

est puni de

insérer les mots :

six mois d'emprisonnement et

III. – Alinéa 15

Rétablir le 3° dans la rédaction suivante :

3° Le dernier alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule du contrevenant en cas de vente d'occasion. »

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il s'agit de rétablir les sanctions qui étaient prévues, dans le texte initial, pour la fraude aux péages routiers en *free flow*, péages dont on sait l'importance pour la protection de l'environnement et la fluidité des circulations.

M. le président. – Amendement n°541 rectifié *quater*, présenté par MM. Bazin, Husson, Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin et Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam, Lavarde et Eustache-Brinio.

Alinéa 5

Rétablir le 3° dans la rédaction suivante :

3° À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, les mots : « peut faire » sont remplacés par le mot : « fait ».

M. Jérôme Bascher. – Cet amendement de mon collègue Bazin a pour but de mieux recouvrir les

amendes forfaitaires majorées, c'est important compte tenu de l'état de nos finances publiques.

M. le président. – Amendement identique n°763 rectifié *quater*, présenté par M. Kern, Mme Goy-Chavent, M. Paccaud, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel et Laurey et Mmes Billon, Sollogoub et C. Fournier.

M. Claude Kern. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°721 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mmes Bruguière et Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Poniatowski.

Alinéa 5

Rétablir le 3° dans la rédaction suivante :

3° À la première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 322-1, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « a la possibilité et, dans le cas prévu au dernier alinéa du III de l'article 529-6 du code pénal l'obligation, de » ;

M. Patrick Chaize. – Le péage en flux libre est susceptible de générer une perte de recettes significative affectant l'équilibre économique des contrats. Dans les pays qui l'ont adopté, il existe une disposition visant à s'opposer à la cession des véhicules dont les transactions n'ont pas été régularisées. Faisons-en de même.

L'amendement n°855 rectifié quinquies n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°864 rectifié, présenté par Mmes Prévaille et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

Alinéas 6 à 11

Supprimer ces alinéas.

Mme Angèle Prévaille. – Les conducteurs doivent payer le péage ; il est normal qu'il y ait des amendes. Mais 7 500 euros pour plus de cinq passages non payés en un an ? Dans le Lot, pour se rendre à Cahors, il faut emprunter un tronçon de 20 km payant. Tarif : 2,10 euros. Une amende de 7 500 euros pour 12,50 euros, vraiment ?

Quant à la peine de prison, elle est la même que celle prononcée récemment contre un haut dignitaire religieux pour des faits dont la gravité est sans aucune mesure, vous en conviendrez.

Le montant de cette amende correspond à plus de six mois de salaire pour nombre de nos concitoyens.

Finalement, de quoi cette amende est-elle le nom ? Pour un dépassement de 50 km/h de la vitesse autorisée, c'est 1 500 euros.

M. le président. – Amendement n°539 rectifié *ter*, présenté par MM. Bazin et Husson, Mme Lamure, MM. Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin et Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam, Lavarde et Eustache-Brinio.

I. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

tout conducteur

par les mots :

toute personne

II. – Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au sens et pour l'application du I, la personne qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celle visée à l'article L. 121-2 du code de la route et qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour ladite infraction.

M. Jérôme Bascher. – Défendu.

L'amendement n°717 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°761 rectifié *bis*, présenté par M. Kern, Mme Goy-Chavent, M. Paccaud, Mme Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey et Détraigne et Mmes Billon, Sollogoub, de la Provôté et C. Fournier.

M. Claude Kern. – Ce n'est pas nécessairement le conducteur qui est responsable pécuniairement de l'infraction mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné par l'infraction. Une clarification est indispensable afin que le délit d'habitude s'applique bien à tous les cas de figure.

M. le président. – Amendement n°723 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mmes Bruguière et Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Poniatowski.

Alinéa 15

Rétablir le 3° dans la rédaction suivante :

3° Le dernier alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Si le contrevenant n'a pas payé le montant de cette amende dans un délai de quatre mois à compter de l'envoi à son domicile du titre exécutoire, le Trésor public fait opposition auprès de l'autorité administrative compétente au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule utilisé pour franchir le péage en cas de cession à titre gratuit ou à titre onéreux. »

M. Patrick Chaize. – Cet amendement a le même objet que mon amendement précédent : s'opposer à la cession de véhicules dont le propriétaire n'aurait pas réglé ses amendes.

L'amendement n°856 rectifié quinquies n'est pas défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons longuement travaillé ce point en commission avec le rapporteur de la commission des lois, Mme Gatel. Le dispositif initial n'était pas proportionné à la gravité de l'infraction, l'alignement sur le régime de la fraude aux transports en commun ne se justifie pas. La peine de prison a été évacuée.

Avis défavorable à l'amendement n°942.

Idem sur les amendements identiques n°541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater* qui sont disproportionnés et seraient difficiles à appliquer.

J'émettrais bien un avis de sagesse sur l'amendement n°721 rectifié comme sur l'amendement n°723 rectifié mais je préfère demander leur retrait.

Avis défavorable à l'amendement n°864 rectifié : la commission veut maintenir le délit de fraude habituelle au péage mais en le redimensionnant.

Les amendements identiques n°539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis* sont satisfaits, la rédaction des articles L. 121-1 et L. 121-2 du code de la route est parfaitement claire et adaptée à la mise en œuvre du péage à flux libre. Retrait, sinon avis défavorable.

M. le président. – Pouvez-vous confirmer votre avis sur les amendements n°721 rectifié et 723 rectifié ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Retrait, sinon sagesse.

M. le président. – C'est nouveau ! (*Sourires*)

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Les amendements identiques n°541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater* vont un peu loin : retrait.

Avis favorable à l'amendement n°721 rectifié qui reprend la rédaction proposée par le Gouvernement.

Avis défavorable à l'amendement n°864 rectifié. Madame Prévile, je ne comprends pas bien : il est normal de sanctionner un automobiliste qui ne paie pas cinq fois de suite et ne profite pas des deux mois pour régulariser sa situation.

Avis défavorable aux amendements identiques n°539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis*. Il n'est pas possible de faire peser la responsabilité pénale sur quelqu'un d'autre que le conducteur.

Avis favorable à l'amendement n°723 rectifié qui reprend le texte du Gouvernement.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois. – Madame la ministre, vous qui êtes une femme de raison, vous péchez par excès !

La commission des lois n'est pas opposée à la création d'un délit de fraude habituelle au péage, elle en a approuvé le principe. En revanche, six mois de prison, ce serait disproportionné. L'infraction ne peut

pas mériter la même peine qu'une participation à un rodéo motorisé. Je crains, du reste, que nous ne manquions de places dans les prisons.

Le parallèle avec la fraude dans les transports en commun ne vaut pas. Sur la route, les contrôles seront automatiques là où ils sont aléatoires dans les transports en commun.

Quant à l'opposition obligatoire à la cession du véhicule, elle est une simple faculté pour la conduite sans assurance. Veillons à la cohérence et à la proportionnalité des peines.

Soyons pragmatiques : le péage à flux libre, pour être accepté, ne doit pas s'accompagner de la menace de sanctions excessives.

L'amendement n°942 n'est pas adopté.

L'amendement n°541 rectifié quater est retiré, ainsi que l'amendement n°763 rectifié quater.

L'amendement n°721 rectifié n'est pas adopté.

M. Olivier Jacquin. – Je suis d'accord avec le plaidoyer de Mme le rapporteur de la commission des lois.

Dans l'excellent rapport du Sénat, page 395, il est expliqué que ces péages représentent 5 % de perte de recettes pour les sociétés concessionnaires, soit 500 millions d'euros par an. L'État devait compenser cette perte. Madame la ministre, pouvez-vous nous donner des précisions sur ce point ?

Mme Angèle Prévile. – Être si répressif par les temps qui courent, c'est rallumer une colère qui n'est pas encore éteinte. Ce qui est accepté, c'est ce qui est juste. Puis-je corriger mon amendement ?

M. le président. – C'est malheureusement trop tard.

L'amendement n°864 rectifié n'est pas adopté.

Les amendements identiques n°539 rectifié ter et 761 rectifié bis sont retirés, ainsi que l'amendement n°723 rectifié.

L'amendement n°333 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°540 rectifié *quater*, présenté par MM. Bazin et Husson, Mme Lamure, MM. Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin et Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam, Lavarde et Eustache-Brinio.

Alinéa 13

1° Remplacer le mot :

facturation

par les mots :

perception du montant du péage

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction.

M. Jérôme Bascher. – Les usagers pourront s'acquitter du péage après leur passage mais l'infraction pénale demeurerait. Nos tribunaux sont déjà bien engorgés...

M. le président. – Amendement identique n°708 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, MM. Priou, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

M. Patrick Chaize. – Défendu.

L'amendement n°718 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°762 rectifié *ter*, présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey et Détraigne et Mmes Billon, Sollogoub et C. Fournier.

M. Claude Kern. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°852 rectifié *sexies*, présenté par MM. de Legge, Charon, Lefèvre, Poniatowski, Sido, Duplomb et B. Fournier.

M. Dominique de Legge. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable à ces quatre amendements identiques qui ont été rectifiés à ma demande en commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sous réserve que j'aie la bonne version des amendements sous les yeux, leur première partie est erronée. Retrait, sinon avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 540 rectifié quater, 708 rectifié bis, 762 rectifié ter et 852 rectifié sexies sont adoptés.

L'article 40, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°124 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 122-4-1 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 122-4-1-.... ainsi rédigé :

« Art. L. 122-4-1-.... - Après la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités, le recours aux concessions pour les nouvelles infrastructures autoroutières est interdit. »

Mme Éliane Assassi. – Nous avons débattu il y a peu de notre proposition de loi prévoyant la renationalisation des autoroutes. Il est dommage de se cacher derrière le motif que « c'est trop cher ! ». Le

consensus s'est fait autour de l'attente de la fin des concessions. Mais l'on connaît la manie des pouvoirs publics de toujours reporter la fin des concessions. Au mieux, il nous faudra attendre 2030 pour reprendre la main... Sécurisons l'avenir en interdisant à l'avenir de mettre l'exploitation des autoroutes en concession.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous partageons vos interrogations sur les modalités du contrat, mais pas votre opposition à la concession, qui peut être un choix rationnel pour la puissance publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le débat portait plutôt sur les conditions de la mise en concession et l'ajustement des contrats - et je suis d'avis qu'il faut les ajuster. Le modèle de la commission a permis de construire un réseau de 10 000 km, qui contribue à l'aménagement et au développement de notre territoire.

M. Olivier Jacquin. – Nous avons proposé, mais cet amendement a été déclaré irrecevable car il aurait relevé d'une injonction au Gouvernement, que ces contrats, s'il devait y en avoir de nouveaux, comportent des clauses qui les rendent plus vertueux : tarification différenciée selon le niveau d'émissions du véhicule et des horaires, des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage. J'aimerais avoir des précisions sur cette idée ainsi que sur ma précédente question, madame la ministre.

Mme Laure Darcos. – Je vais voter symboliquement pour cet amendement. Au nom des cinq sénateurs de l'Essonne, je vous le dis : il n'est pas normal que l'A10 et l'A11 soient payantes du côté de Dourdan, qui se trouve seulement à 23 km de Paris.

Je sais qu'on ne peut pas empêcher des concessionnaires de faire ce qu'ils veulent mais cette situation est inacceptable pour ceux qui sont contraints d'emprunter ce tronçon quotidiennement.

L'amendement n°124 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°316 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de la voirie routière est ainsi modifié :

1° Dans l'intitulé de la section 4 du chapitre II du titre II, les mots : « , fournitures et services » sont supprimés ;

2° Au premier alinéa des articles L. 122-12, L. 122-13 et L. 122-20, à la première phrase de l'article L. 122-16 et à la deuxième phrase du dernier alinéa de l'article L. 122-17, les mots : « , fournitures ou services » sont supprimés ;

3° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 122-17 et au second alinéa de l'article L. 122-31, les mots : « , fournitures et services » sont supprimés.

II. – Le I du présent article s'applique aux marchés conclus après la promulgation de la présente loi.

M. Patrick Chaize. – La directive européenne sur l'attribution de contrats de concession a levé tout encadrement des marchés passés par les titulaires de contrats de concession dans le cadre de l'exécution de ces contrats. En France, la question de la concurrence sur le marché aval des travaux s'est posée en raison de l'appartenance de certaines sociétés d'autoroutes à des groupes de travaux publics. Le Parlement a souhaité encadrer spécifiquement ces marchés mais le texte de loi n'a pas limité le domaine d'application de cet encadrement. La situation actuelle est constitutive d'une rupture d'égalité devant la loi.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce régime date de la loi du 6 août 2015 sur laquelle nous manquons donc de recul. Nous nous étions inspirés des travaux de nos collègues Louis-Jean de Nicolaÿ et Jean-Jacques Filleul. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Certains marchés, comme celui de maîtrise d'œuvre, doivent rester du ressort de l'Arafer. Cet amendement va trop loin. Retrait, sinon avis défavorable.

Monsieur Jacquin, on ne peut pas intégrer des dispositions aussi générales. Le code de la voirie routière autorise déjà la modulation des tarifs pour des raisons environnementales. Le sujet des voies réservées fait l'objet d'une concertation, elles ne sont pas appropriées partout.

Quant aux difficultés rencontrées par des automobilistes habitant à proximité de portions payantes en raison de l'extension des agglomérations, nous les comprenons. C'est le sens des abonnements mis en place, avec une réduction de 30 % du prix pour plus de dix allers-retours par mois sur le même trajet.

L'amendement n°316 rectifié est retiré.

Salut aux auditeurs de l'Institut du Sénat

M. le président. – Je suis heureux de saluer la présence dans nos tribunes des auditrices et des auditeurs de la quatrième promotion de l'Institut du Sénat.

À l'initiative de notre ancien collègue Jean-Léonce Dupont, le Bureau du Sénat avait décidé en 2015 de mettre en œuvre ce programme de formation, en vue de mieux faire connaître les modalités de fonctionnement et les enjeux de notre démocratie parlementaire à des personnalités d'horizons géographiques et professionnels très divers.

Les 19 auditeurs de cette quatrième promotion, qui sont issus des quatre coins de notre pays, représentent en effet toutes les sphères d'activité

professionnelle : publique, économique, sociale, associative, syndicale ou encore universitaire.

Tout au long de leurs travaux, qui ont commencé il y a deux semaines et s'achèveront fin juin, ils rencontreront plusieurs de nos collègues sénateurs et des fonctionnaires du Sénat.

En votre nom à tous, je leur souhaite une excellente session au Sénat et je suis certain qu'à l'issue de ces trois mois, ils pourront être les témoins privilégiés de la place essentielle de notre institution au sein de la V^e République et de la qualité du travail parlementaire. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLES ADDITIONNELS (*Suite*)

L'amendement n°514 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°337 rectifié, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mme Lavarde, M. Mayet, Mme Duranton, MM. Le Gleut, Laménie, Regnard et Gremillet, Mme Renaud-Garabedian et M. Rapin.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le sixième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une tarification réduite pour les véhicules à carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} du décret n°2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. La mise en place de cette tarification réduite ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation.

« Toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation ou du cahier des charges annexé doit prévoir une stratégie de renforcement ou de déploiement en stations d'avitaillement pour les carburants alternatifs au sens de l'article 1^{er} du décret n°2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE. Le renforcement ou le déploiement des stations d'avitaillement ne peut donner lieu à une augmentation du produit global du péage perçu par le délégataire ni à un allongement de la durée de la délégation »

Mme Christine Lavarde. – Cet amendement étend les abonnements à tarif réduit aux usagers voyageant dans un véhicule à carburant alternatif, quel qu'il soit. Nous demandons également aux concessionnaires d'installer des centres d'avitaillement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'article L. 122-4 du code de la voirie routière permet déjà de favoriser les véhicules légers à très faibles émissions. Cette différenciation est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires, sans hausse de tarifs pour les usagers et, c'est important, sans allongement de la durée des concessions.

Votre proposition n'est pas équilibrée d'un point de vue financier par rapport au régime de la concession.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Retrait, sinon avis défavorable pour les mêmes raisons.

Mme Christine Lavarde. – Les arguments économiques, nous en avons tenu compte. C'est bien pour cela que nous avons visé les seuls cas de modification ou de renouvellement du contrat.

Si cette possibilité existe, aucun concessionnaire ne l'a utilisée.

M. Jérôme Bascher. – Effectivement ! Cette loi est la loi d'orientation des mobilités, pas d'exécution des mobilités. Cet amendement prépare l'avenir, votons-le.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La possibilité existe déjà. À ce stade, peut-être Mme la ministre pourrait-elle prendre l'engagement de pousser les sociétés concessionnaires à l'utiliser ?

L'amendement n°337 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°223 rectifié bis, présenté par MM. Temal et Antiste, Mmes Artigalas, Blondin et Conconne, M. Daudigny, Mme Ghali, M. Iacovelli, Mme Jasmin, M. P. Joly, Mmes G. Jourda et Lepage et MM. Lurel, Manable, Tissot, Tourenne et Marie.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre XV du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par un article 302 bis... ainsi rédigé :

« Art. 302 bis... – Il est institué, à compter du 1^{er} janvier 2020, une taxe additionnelle due par les concessionnaires d'autoroutes correspondant à 2 % du montant des dividendes versés sur une année.

« L'affectation du produit de cette taxe est définie par la loi de finances. »

M. Rachid Temal. – Les touristes qui séjournent en France ou y passent empruntent nos autoroutes. Le Gouvernement a choisi de développer le tourisme en réduisant ses moyens - et un plan social frappe Atout France. Si l'on veut faire du tourisme, 8 % du PIB, une véritable industrie, il faut s'en donner les moyens. Je

propose une taxe de 2 % sur les bénéfices des sociétés d'autoroute.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette taxe serait répercutée sur tous les usagers. En 2017, les sociétés d'autoroute ont versé 5 milliards d'euros aux personnes publiques à travers la redevance domaniale, la taxe d'aménagement du territoire et l'impôt sur les sociétés. À cela, il faut ajouter la TVA. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je ne doute pas qu'on puisse trouver de nombreuses causes à financer. Cependant, n'oublions pas que les sociétés d'autoroutes ont le droit de répercuter les taxes sur leurs tarifs.

M. Olivier Jacquin. – Merci, madame la ministre, pour votre réponse... qui ne m'agrége pas. Je tenterai de faire en sorte qu'un député reprenne mon amendement.

Nous sommes dans une logique où l'automobiliste contribuable est la mauvaise variable d'ajustement. Un kilomètre d'autoroute gratuite coûte à Bercy de l'argent, un kilomètre d'autoroute concédée rapporte énormément. Je voterai l'amendement de M. Temal car nous devons envoyer des signes aux citoyens contribuables dont certains sont exaspérés.

M. Guillaume Gontard. – On sait très bien que cela sera répercuté sur l'utilisateur, nous avons d'ailleurs un précédent.

Le Conseil d'État a donné raison à Raymond Avriillier : le protocole de 2015 sera publié.

Quoi qu'il en soit, si taxe il devait y avoir, elle devrait financer l'Afitf. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

M. Jérôme Bascher. – Je pourrais rejoindre M. Gontard, enfin presque ! La Commission européenne évoque souvent ces taxes comme une possibilité pour financer des reports modaux. Je pense évidemment aussi au canal Seine Nord Europe...

M. Rachid Temal. – Mon amendement aura eu au moins ce mérite : ouvrir le débat. Il se justifiait car les sociétés d'autoroutes bénéficient de l'apport touristique. Une industrie se meurt, faute de crédits.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur Bascher, des surpéages, ce sont des péages payés par les usagers. La directive Eurovignette limite la possibilité d'imputer au-delà du coût complet.

L'amendement n°223 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°297 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°315, présenté par M. Grand.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du troisième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi rédigée : « Il peut être procédé à un allongement de la durée de la délégation lorsque leur financement ne peut être couvert par l'augmentation raisonnable des tarifs de péage, l'allongement de cette durée ainsi que l'augmentation des tarifs devant être strictement limités à ce qui est nécessaire. »

M. Jean-Pierre Grand. – Certains projets ne peuvent être débloqués que par un allongement des concessions. Je pense, dans mon département de l'Hérault, à la liaison entre l'A750 et l'A709 pour contourner Montpellier. Je refuse, comme tous les autres élus, que ces travaux soient financés par une hausse des tarifs pesant sur les automobilistes. Il suffirait d'un prolongement de six mois de la concession pour financer ce tronçon de 6,3 km pour 250 millions d'euros.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement traduit notre incapacité à financer des infrastructures dont notre pays a besoin. Il revient cependant sur la loi de 2015. La commission l'a dit lors du débat sur la proposition de loi du groupe CRCE, elle n'est pas prête à faire sauter ce verrou, sinon les concessions pourraient être allongées au gré des besoins. Ce ne serait pas pertinent alors que nous avons considéré pour ADP que 70 ans, c'était trop. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est toujours possible de financer la réalisation d'un tronçon autoroutier par allongement de la concession sous diverses réserves, notamment démontrer que le tronçon ne peut pas faire l'objet d'une concession autonome, ce qui est peut-être le cas du contournement ouest de Montpellier. Ce doit simplement être soumis à un vote du Parlement ; cela est légitime, compte tenu de la sensibilité du sujet. Retrait, sinon rejet.

M. Jean-Pierre Grand. – Je ne ferai pas changer la loi aujourd'hui mais nous venons de faire un grand pas en avant.

J'ai appris, monsieur le président de la commission, que l'Eure avait pu bénéficier d'un allongement de concession. Je comprends que la commission soit modérée. (*Protestations*)

Mme la ministre n'a pas fermé la porte, je suis certain que nous trouverons un consensus parlementaire pour ces 500 000 personnes qui vivent dans ce territoire embolisé.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – M. Grand me provoque, il souhaite que l'on parle de l'Eure... À ma connaissance, la concession n'a pas été allongée dans l'Eure - sauf si vous l'écrivez avec un h... (*Sourires*)

Ce que je sais, c'est que je suis violemment opposé à la prolongation des concessions. Les contrats de concession sont excessivement déséquilibrés au profit

des sociétés d'autoroutes. Je n'attends qu'une chose, la fin des délais pour renégocier ces contrats.

C'est insupportable que l'État en soit réduit à quémander un geste commercial à ces sociétés qui font 70 % de marges ! (*Marques d'approbation sur tous les bancs*) Et je ne siège pas encore sur les bancs communistes...

Voix sur les bancs du groupe SOCR. – Pas encore ! (*Rires*)

M. Hervé Maurey, président de la commission. – C'est pour cette raison, précisément, que je ne suis pas favorable à une réduction des pouvoirs de l'Arafer et que je souhaite la transparence, que nous aurons enfin avec la décision du Conseil d'État. J'avais moi-même, en tant que président de commission, demandé au Gouvernement qu'on me communique copie des contrats signés en 2015 ; cela m'avait toujours été refusé. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et SOCR*)

L'amendement n°315 est retiré.

M. le président. – Amendement n°572 rectifié *ter*, présenté par M. Grand, Mme Primas et M. Gremillet.

Après l'article 40

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au b du 2° du I de l'article L. 5215-20, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

2° Au début du 11° du I de l'article L. 5215-20-1, les mots : « Voirie et » sont remplacés par les mots : « Voirie d'intérêt communautaire et sa » ;

3° Au b du 2° du I de l'article L. 5217-2, le mot : « voirie ; » est remplacé par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa signalisation » ;

4° Au 1° du I de l'article L. 5218-2, les mots : « voirie » et « » sont remplacés par les mots : « la voirie d'intérêt métropolitain et sa ».

M. Jean-Pierre Grand. – C'est beau les principes mais cela ne règle pas la question du financement. Dans l'Eure, les gens ne sont pas à touche-touche ; dans l'Hérault, ils le sont !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Ne parlez pas d'un département que vous ne connaissez pas. Il y a des voitures dans l'Eure !

M. Jean-Pierre Grand. – Je reviens à mon amendement.

Le transfert obligatoire de la compétence voirie aux communautés urbaines et aux métropoles pose un grand nombre de difficultés. Les maires, dépossédés, n'ont des garanties sur rien ! Je propose d'établir une hiérarchisation des voiries en distinguant les voiries d'intérêt communautaire à la charge directe de l'EPCI

et les voiries d'intérêt communal revenant à la charge de la commune. Voter cet amendement serait cohérent puisque nous l'avons adopté, à l'initiative de Mme Primas, dans la proposition de loi relative à l'équilibre territorial et à la vitalité de la démocratie locale.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le fait que les communautés urbaines et les métropoles exercent depuis la loi Maptam des compétences de voirie de proximité de manière obligatoire et totale engendre un sentiment de dépossession des maires et détourne les EPCI de leur vocation qui est de se concentrer sur la stratégie de territoire. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement et le président de la République, vous le savez, ne souhaitent pas revenir sur les lois Maptam et NOTRe. On ne va pas passer son temps à faire et défaire.

M. Jérôme Bascher. – Quoique !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ce sujet mérite une réflexion globale. Retrait ?

M. Jérôme Bascher. – Pour une fois, vous n'avez pas écouté le président de la République, qui s'est dit ouvert à modifier la loi NOTRe, précisément par petites touches ! Attendons sa déclaration de la semaine prochaine...

M. Jean-Claude Requier. – J'ai voté l'amendement précédent de M. Grand : je connais la situation absurde de ce contournement de Montpellier.

Ma modeste communauté de communes s'est vue transférer la voirie la plus importante, les voiries secondaires restant à la charge des communes. Il faut poursuivre dans cet esprit, y compris pour les plus grandes agglomérations : les maires sont plus réactifs et plus proches du terrain. Je voterai cet amendement.

M. Marc Laménie. – Je soutiendrai cet amendement. Certaines dispositions de la loi NOTRe sont à revoir. Les grandes intercommunalités ne peuvent pas assumer toutes les compétences, il faut défendre la proximité et la démocratie locale.

Mme Françoise Gatel. – Nous ne voulons pas d'un grand soir de la loi NOTRe car celle-ci elle-même a été un grand soir, ténébreux et hasardeux. *(On se récrie sur les bancs du groupe SOCR.)*

Il est plus raisonnable de procéder à des améliorations par petites touches. Assouplissons, donnons de la liberté et de l'agilité loin de l'esprit autoritaire de standardisation de la loi NOTRe.

M. Jérôme Bascher. – Très bien.

L'amendement n°572 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

L'article 41 est adopté.

ARTICLE 42

M. le président. – Amendement n°91 rectifié, présenté par M. Vaspert, Mmes Lamure et Morhet-Richaud, M. Lefèvre, Mme Gruny, MM. Gremillet, Priou, Savary, Darnaud et Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco et Bruguère, MM. D. Laurent, Moga, Rapin et Schmitz, Mme Vullien, M. Bascher, Mmes Billon et Canayer, MM. Cuypers et Courtial, Mme Duranton, M. Genest, Mme Imbert et MM. Laménie, Le Nay et H. Leroy.

I. – Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 4° Le régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacations dans les entreprises de transport routier tel qu'il résulte d'un accord collectif de branche. »

II. – Alinéa 6

Remplacer cet alinéa par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3311-2. – Lorsqu'ils ne sont pas directement pris en charge par l'employeur, les modalités de remboursement des frais de déplacement des ouvriers des entreprises de transport routier, constituent un usage professionnel, et les montants d'indemnisation sont réputés utilisés conformément à leur objet.

« Est notamment concerné par cet usage le versement des frais de repas du midi et du soir lié au service, correspondant à une contrainte opérationnelle pesant sur le salarié de prendre son repas au restaurant.

« Il est spécifié que l'usage prévu au premier alinéa est également applicable aux situations dans lesquelles les personnels concernés sont affectés à une opération professionnelle hors de leur lieu de travail, alors même que cette opération se déroulerait à proximité du siège de l'entreprise ou du domicile du salarié ou que la pause repas serait réduite ou interrompue pour une raison impérative à l'activité spécifique du secteur.

« Les modalités de remboursement et montants d'indemnisation mentionnés au premier alinéa sont fixés par arrêté pris consécutivement à un accord collectif de branche ou, à défaut, par décret.

« Le présent article s'applique dans le respect du Protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers du 30 avril 1974. »

M. Michel Vaspert. – Cet amendement transpose le protocole d'accord du 4 octobre 2017 par lequel les partenaires sociaux de la branche des transports routiers, le ministère du Travail et le ministère des Transports ont sécurisé le régime social et fiscal du protocole relatif aux frais de déplacement du 30 avril 1974, spécifique à la branche. C'est une attente forte de la profession.

L'amendement identique n°282 n'est pas défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette demande vient du fait qu'il existe des divergences d'appréciation

entre les transporteurs et certaines Urssaf sur les modalités de remboursement de ces frais. Pourtant, celles-ci sont précisées dans une circulaire de l'Acoss et devraient donc être appliquées de manière uniforme. Qu'en est-il, madame la ministre ?

Quoi qu'il en soit, la loi n'a pas à se pencher sur l'application d'un protocole d'accord. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il existe bien une circulaire. Nous donnons des instructions pour nous assurer qu'elle fait l'objet d'une interprétation homogène. Retrait ?

L'amendement n°91 rectifié est retiré.

L'article 42 est adopté.

ARTICLE 43

M. le président. – Amendement n°199, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Fabien Gay. – Cet article, inséré par lettre rectificative du 20 février, prolonge l'habilitation à légiférer par ordonnances sur les conditions de négociation collective au sein de la branche ferroviaire. C'est ouvrir la voie à un recours abusif aux ordonnances en matière sociale, sous couvert de favoriser la négociation collective. En cohérence avec notre refus de la fin du statut de cheminot, nous le refusons.

Il s'agit en effet de créer les conditions juridiques permettant d'imposer aux salariés une nouvelle convention collective en cas d'échec de la négociation, ou pour le moins, de pouvoir brandir cette menace.

Nous défendons les droits collectifs acquis des cheminots, qui sont le cœur du service public ferroviaire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Pour sécuriser la négociation de branche, il est important que le Gouvernement puisse légiférer en cas d'échec de la négociation. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'article 43 est tout le contraire de ce que vous avez décrit, monsieur Gay ! Nous privilégions la négociation collective pour bâtir le futur cadre social de la branche. Je me suis engagée vis-à-vis des cheminots à ce que l'État reprenne la main si les négociations n'aboutissaient pas. Nous donnons plus de temps mais conservons cette possibilité. Retrait ou avis défavorable.

M. Fabien Gay. – Nous avons beaucoup débattu de cette question lors de la loi sur le nouveau pacte ferroviaire. Les cheminots ont demandé une chose : la présence de l'État. Car ils savaient que seuls face aux patrons, ce serait extrêmement compliqué.

On sait que la négociation n'aboutira pas dans le temps imparti, car l'État est absent des négociations.

C'est pour cela que vous demandez une prolongation. En annonçant que le Gouvernement reprendra la main en cas d'échec, vous changez de discours. Les syndicats demandent que l'État soit dès à présent autour de la table, pour que la négociation aboutisse rapidement.

Ne dites pas que nous n'avons pas compris. Ne vous en déplaît, nous savons lire, et nous bossons !

L'amendement n°199 n'est pas adopté.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Madame la ministre, où en est-on de la mise en œuvre et de l'approbation de l'ordonnance sur la gouvernance de SNCF Réseau ? Nous avons souhaité que celle-ci comporte des représentants du Parlement, comme au conseil de surveillance de la SNCF. Qu'en est-il ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le calendrier de l'ordonnance sur les statuts n'a pas changé. Elle sera présentée en juin, les consultations démarrent. La composition du conseil de surveillance relève du règlement, mais je suis favorable à la présence de parlementaires.

L'article 43 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°602 rectifié *bis*, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 43

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2121-20 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article s'applique lorsque les contrats transférés au nouvel attributaire sont ultérieurement transférés vers une filiale ou une entreprise sous-traitante de celui-ci pendant la durée du contrat de service public. » ;

2° Au quatrième alinéa les mots : « Le présent article » sont remplacés par le mot : « Il ».

M. Jean-Michel Houllegatte. – Le non-traitement du transfert des salariés a constitué un point de blocage dans la négociation de l'accord de branche. Cet amendement sécurise la continuité des droits des salariés transférés en cas de sous-traitance et de transfert ultérieur des contrats de travail vers le sous-traitant, afin de prévenir les tentatives de contournement. Conforter les garanties des salariés est propice à instaurer un climat de confiance et à éviter les réticences, voire les blocages, lors des transferts d'activité et des contrats de travail nécessaires à leur réalisation.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par la loi pour un nouveau pacte

ferroviaire. Les salariés transférés bénéficient de droits garantis, même quand leur contrat est ultérieurement transféré à une autre entité. Mme la ministre peut-elle apporter des précisions ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La loi du 27 juin 2018 assure le maintien des droits garantis au salarié, sous réserve que celui-ci reste couvert par la convention collective du ferroviaire. Un salarié transféré une deuxième fois, dans le cas de l'externalisation de la maintenance, changerait de branche. Ce point fait l'objet de discussions entre les partenaires sociaux. Retrait dans l'attente des conclusions ?

L'amendement n°602 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°601 rectifié bis, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 43

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2121-23 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un accord de branche étendu ou à défaut un accord du groupe public ferroviaire unifié précise les conditions dans lesquelles les articles L. 1222-12 et suivants du code du travail relatifs à la mobilité volontaire sécurisée s'appliquent à l'appel prioritaire au volontariat des salariés prévu au présent article. »

M. Jean-Michel Houllegatte. – Cet amendement complète le dispositif visant à favoriser la mobilité volontaire des salariés dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public ; une négociation collective en fixera les conditions d'application. Il s'agit de consolider le transfert des salariés et l'attractivité du volontariat, qui est la meilleure façon d'éviter les blocages.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'appel au volontariat dans le cadre d'un transfert n'est pas de même nature que la mobilité volontaire prévue par le code du travail. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°601 rectifié bis n'est pas adopté.

L'article 44 est adopté.

M. le président. – Amendement n°63 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, MM. Laménie et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouveau, MM. Morisset et Panunzi, Mme Procaccia, MM. Regnard, Sido, Vogel, Allizard, Babary et Bizet, Mmes Boulay-Espéronnier et Bruguière, MM. Buffet et Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Courtial, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas, Duranton et Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet et Hugonet, Mme Imbert, M. Kennel, Mmes Lassarade et Lavarde,

MM. Pemezec et Poniatowski, Mme Primas, MM. Revet et Savary et Mme Thomas.

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au début de la section 2 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie, est ajoutée une sous-section intitulée : « L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, hors heures de pointe » et comprenant les articles L. 1222-2 à L. 1222-7 ;

2° La même section 2 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie est complétée par une sous-section ainsi rédigée :

« Sous-section...

« L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, en heures de pointe

« Art. L. 1222-7-1. – Par dérogation aux articles L. 1222-2 à L. 1222-7, un service normal sur l'ensemble du réseau est garanti, entre 7 h 00 et 9 h 00 et entre 17 h 00 et 19 h 00, pour permettre la liberté d'aller et venir, la liberté d'accès aux services publics, la liberté du travail, la liberté du commerce et de l'industrie et l'organisation des transports scolaires.

« Ce service garanti correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il garantit également l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. » ;

3° Après l'article L. 1222-11, il est inséré un article L. 1222-11-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1222-11-.... – En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du service garanti prévu à l'article L. 1222-7-1, l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transports, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports.

« L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transports les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers. »

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement porte sur l'extension du remboursement aux usagers en cas de mouvement social perturbant durablement le trafic.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je sais les difficultés des usagers, toutefois imposer aux entreprises d'assurer 100 % du service aux heures de pointe en cas de grève est irréaliste, car leurs propres salariés subissent les conséquences de la grève.

Même chose en cas de travaux sur la ligne. Nous n'avons pas trouvé de solution satisfaisante. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°63 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°910 rectifié, présenté par M. Jacquin.

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1222-12 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les conventions relatives à l'exécution des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional et d'intérêt national contiennent des dispositions relatives à la possibilité de suspension des abonnements en cas de perturbation et à la mise en place, en cas de grèves, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de jours de grève. »

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement prévoit le dédommagement automatique des abonnés en cas de perturbations sur le réseau ferroviaire. Lors de la grève perlée du printemps dernier, les abonnés ont eu du mal à obtenir un remboursement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement est satisfait. Le code des transports prévoit que l'autorité organisatrice peut imposer le remboursement total de l'abonnement. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Olivier Jacquin. – *Quid* des trains non conventionnés, comme les TGV ? L'État demandera-t-il à la SNCF de rembourser ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement vise le transport conventionné, qui est couvert par le code des transports.

L'amendement n°910 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°673 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la première phrase du second alinéa de l'article L. 2102-5 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ce compte-rendu prend la forme d'un chapitre spécifique où sont mesurés et analysés les écarts par rapport aux objectifs annuels de trajectoire économique et financière fixés par ledit contrat. »

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement renforce la transparence en prévoyant un suivi du contrat de performance de la SNCF. Nous demandons que soient mesurés et analysés, dans un chapitre dédié, les écarts constatés entre les objectifs économiques et financiers et la réalité.

J'ai écrit en juillet 2018 à la SNCF à ce propos ; pas de réponse. La ministre m'a répondu ce matin. Je l'en remercie. « La décision devrait permettre de définir une nouvelle trajectoire économique et financière pour le gestionnaire d'infrastructures », écrivez-vous. Laquelle ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La précision est superflue. Les éléments figurent dans le rapport financier annuel de la SNCF. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°673 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°558 rectifié *bis*, présenté par M. P. Dominati, Mmes Boulay-Espéronnier et Chain-Larché, MM. Cuypers et Daubresse, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, MM. Gremillet, Laménie, H. Leroy et Magras, Mme Micouleau et M. Panunzi.

Après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le V de l'article 231 ter du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les terminaux ferroviaires urbains qui servent à l'acheminement de marchandises par voie ferrée. Cette exonération s'applique aux surfaces utilisées en tant que terminaux ferroviaires urbains construits sous la forme de bâtiments fermés et couverts dans lesquels les convois ferroviaires entrent intégralement afin d'y être déchargés et aux surfaces de stationnement qui y sont annexées. Cette exonération s'applique auxdites surfaces pour lesquelles la construction est achevée entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2031. »

II. – Au 8° de l'article L. 520-6 du code de l'urbanisme, la référence : « au 1° » est remplacée par les références : « aux 1° et 6° ».

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Philippe Dominati. – Réaliser un terminal ferroviaire en milieu urbain est une bonne chose pour réduire la circulation de poids lourds mais difficile et onéreux.

En Île-de-France il doit en outre être couvert - et se voit du coup assujéti à la taxe pour la création de bureaux et commerces en Île-de-France ainsi qu'à la taxe annuelle sur les bureaux en Île-de-France. Nous les exonérons.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'idée est séduisante mais nous n'avons pu en expertiser la faisabilité. Avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage votre préoccupation.

Au vu de l'impact de certaines requalifications de locaux logistiques en locaux industriels, nous avons chargé MM. Daher et Hemar d'une réflexion plus globale sur la fiscalité applicable au secteur logistique ; leurs conclusions ont vocation à être traduites dans le projet de loi de finances pour 2020. Retrait ?

M. Philippe Dominati. – Soit, puisque vous vous engagez à résoudre cette question à court terme. (*Mme la ministre le confirme*)

L'amendement n°558 rectifié bis est retiré.

ARTICLE 44 BIS

M. le président. – Amendement n°198, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Cet article, introduit en commission par M. Karoutchi, porte de 48 à 72 heures le délai de la déclaration individuelle de grève. Rendre l'exercice du droit de grève plus difficile : est-ce cela la modernité ? Le progrès social ? Vous nous ramenez au temps des maîtres de forge ! (*Exclamations à droite et au centre*)

Ce n'est pas à force de provocations sociales qu'on améliorera les services publics. Nous sommes tous d'accord : c'est la galère dans les transports en commun pour des milliers d'usagers, traités comme du bétail. Mais quelles en sont les vraies causes ?

Les grèves sont responsables d'une infime partie des dysfonctionnements, qui sont principalement dus au sous-investissement chronique et à la vétusté des installations. Je songe aux ruptures de caténaire sur la ligne B du RER...

Ces conditions déplorables ne sont pas le fait des agents du service public. Quand ils font grève, ils défendent leur outil de travail et une certaine exigence. Nous les en remercions et les soutenons.

Cet article est une attaque contre le droit de grève. (*Applaudissements sur les bancs des groupes CRCE et SOCR*)

M. le président. – Amendement identique n°620 rectifié, présenté par M. Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Jean-Michel Houllegatte. – La commission a décidé prématurément. La prévisibilité des conflits est encadrée par la loi du 21 août 2007, de nombreux outils existent : demande de concertation immédiate, plan de prévisibilité de l'entreprise, annonce quatorze jours avant puis préavis cinq jours avant la cessation du travail. Des accords de branche et d'entreprise

permettent de faire appel à des agents non-grévistes pour assurer la continuité du service. Le roulement d'un agent roulant peut être modifié jusqu'à 24 heures avant, la commande, jusqu'à une heure avant ! Bref, le délai de 72 heures constitue un marqueur politique mais n'est pas opérant.

M. le président. – Amendement identique n°943, présenté par le Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'équilibre entre continuité du service et respect du droit constitutionnel à la grève est un sujet très sensible. Toute évolution de son équilibre mérite concertation préalable avec les partenaires sociaux.

M. Michel Dagbert. – Parfait !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce sujet sensible ne concerne pas uniquement la SNCF. Nous avons considéré que le délai de 72 heures facilitait l'organisation du service, en respectant le plan de transport défini par l'autorité organisatrice, et limitait les perturbations dues aux grèves sans trop entraver le droit de grève (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

Les organisations syndicales n'ont pas évoqué ce sujet avec moi. J'observe aussi que la dernière grève à la RATP a été peu suivie... Avis défavorable à ces amendements.

Mme Catherine Procaccia. – J'étais rapporteur de la loi sur le service minimum en 2007, qui a prévu les accords de prévisibilité et la négociation obligatoire avant le préavis. Nous avons fixé le délai de 48 heures dans la loi afin d'améliorer l'information des usagers. Ce qu'une loi a fait, une autre peut le défaire.

M. Roger Karoutchi. – Si quelqu'un défend depuis des années le service public des transports, c'est bien moi, au STIF ou ailleurs ! Les autorités font des efforts, négocient. Mais plus tard vous savez qui fait grève, plus tard vous pouvez organiser le service avec les non-grévistes.

Dans les faits, tout le monde sait quatorze jours avant qu'il y aura grève. En quoi le fait d'annoncer qu'on est gréviste 72 heures avant plutôt que 48 heures est-il une atteinte insupportable au droit de grève ? C'est au contraire un moyen de le rendre compatible avec l'information des usagers et d'éviter de les énerver ! C'est le moyen de préserver le droit de grève dans les entreprises publiques ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*)

M. Olivier Jacquin. – J'apprécie que le Gouvernement demande une suppression de cet article qui est une provocation de la commission.

Un exemple pour vous alerter. M. Jean-Michel Dieudonné, aiguilleur de fret en Meurthe-et-Moselle, cadre, 28 ans de maison, a été accusé au retour d'une manifestation, en juillet 2018, d'insultes envers un collègue. Il a été mis à pied et radié définitivement des cadres. Le parquet a classé sans suite la plainte de la

SNCF. Néanmoins, il demeure radié. Voilà une illustration de l'ambiance actuelle. N'en rajoutons pas !

M. Jean-François Longeot. – Quel rapport ?

M. Jean-Michel Houllegatte. – La commission a débattu prématurément sans réaliser qu'elle touchait à un symbole qui serait source de crispation. Le délai de 72 heures est un marqueur politique. Notre vote final sera conditionné à ce point qui met à mal notre travail consensuel.

Mme Françoise Gatel. – Mme la ministre pêche par excès.

L'objectif du texte est d'offrir une solution de mobilité à tous nos concitoyens, en respectant les règles de droit.

La commission ne touche pas au droit de grève. Moi, je pense aux usagers qui ont des familles ou travaillent, et qui ont besoin de savoir ce qui les attend. Qui oserait prétendre qu'allonger le délai à 72 heures, c'est porter atteinte à un tabou sacré de la République ? Restons calmes, modestes, posés et mesurés.

Mme Éliane Assassi. – Ce n'est pas un tabou sacré mais un droit constitutionnel !

M. Pierre Ouzoulias. – J'emprunte le RER B deux fois par jour. Mon problème n'est pas la grève mais de me retrouver bloqué, un jour sur deux, sans préavis, par un incident technique. Je suis prêt à organiser un stage d'immersion d'une semaine pour les collègues de province ! Les dysfonctionnements découlent d'un sous-investissement chronique. Que le délai soit de 72 heures ou d'un mois, le problème n'est pas là. Prenons la mesure des difficultés quotidiennes des Franciliens.

M. Frédéric Marchand. – On ne peut transiger sur la concertation, surtout dans cette période agitée qui montre bien l'importance du dialogue. Rappelez-vous, en décembre dernier, un vote similaire sur les contrôleurs aériens qui nous a rappelé les bénéfices de la concertation. Nous voterons l'amendement du Gouvernement.

À la demande du groupe Les Républicains, les amendements identiques n^{os} 198, 620 rectifié et 943 sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n^o 72 :

Nombre de votants	342
Nombre de suffrages exprimés	335
Pour l'adoption.....	118
Contre	217

Le Sénat n'a pas adopté.

*L'article 44 bis est adopté,
de même que l'article 45.*

ARTICLE 46

M. le président. – Amendement n^o 200, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pierre Ouzoulias. – Cet article reprend une dérogation autorisée par le droit européen en matière de gestion des installations de service pour le fret et l'exploitation des services ferroviaires urbains et suburbains. Nous avons déjà voté contre, à l'article 19 du projet de loi de dé-surtransposition. La volonté d'alléger les contraintes sur les opérateurs ferroviaires de proximité ne doit pas conduire à un affaiblissement des normes de sécurité. Nous nous inscrivons aussi en faux contre la méthode, celle d'une lettre rectificative qui a interdit au Parlement de tenir des auditions et l'a privé de son pouvoir de contrôle.

Sur le fond, il convient de conserver l'unicité du réseau qui doit être soumis aux mêmes règles quels que soient l'opérateur et l'usage.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce débat aurait dû avoir lieu lors de l'examen du pacte ferroviaire. Toutefois, ces mesures vont dans le sens de la compétitivité des entreprises ferroviaires. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces mesures n'ont pas été introduites subrepticement : vous en avez débattu dans le projet de loi de dé-surtransposition. Le Gouvernement s'est entouré de toutes les garanties en procédant par lettre rectificative.

Je ne partage pas votre volonté d'imposer les mêmes règles sur tout le réseau ferré national. Une approche trop homogène et inadaptée aux réalités locales est à l'origine de la désaffectation de certaines petites lignes et voies de service. Nous limitons des obligations administratives qui font perdre du temps et génèrent des coûts. Avis défavorable.

L'amendement n^o 200 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n^o 210 rectifié *bis*, présenté par MM. Gremillet et Grand, Mme Deromedi, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguère, MM. Savary, Regnard, Raison, Longuet et Pierre et Mme Garriaud-Maylam.

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4

par les mots :

, des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 et du titre III

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

... – Le II du même article L. 2122-2 est ainsi modifié :

- a) Les mots : « l'article L. 2122-9 et » sont remplacés par les mots : « l'article L. 2122-9, » ;
- b) Après la référence : « L. 2122-13 », sont insérés les mots : « et du titre III du présent livre ».

M. Jean-Pierre Grand. – Cette dérogation allégera les contraintes reposant sur les opérateurs ferroviaires de proximité, souvent des PME, qui assurent des services de fret de proximité et l'acheminement des marchandises sur les premiers ou derniers kilomètres. Ils pourront ainsi continuer d'assurer la gestion de lignes capillaires par délégation de SNCF Réseau et participer à la desserte fine des territoires.

M. le président. – Amendement identique n°251 rectifié *ter*, présenté par Mmes Bories et Lopez, MM. Cuypers, Darnaud et Panunzi, Mmes Estrosi Sassone, A.M. Bertrand et M. Mercier, MM. Paccaud et Rapin et Mme Renaud-Garabedian.

M. Mathieu Darnaud. – Nous mettons en place un cadre institutionnel plus adapté pour éviter la fermeture des lignes de desserte fine du territoire.

L'État a commandé au préfet Philizot une mission sur l'avenir des petites lignes pour avril ou mai, dont les conclusions pourraient être prises en compte à l'Assemblée nationale, quitte à faire évoluer notre rédaction.

Nous proposons une palette de solutions pour une implication graduelle des régions en fonction de la réalité physique des lignes et du choix politique de chaque territoire : alternatives au transfert de propriété ; transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales ; exclusion du champ de la régulation de l'Arafer des lignes verticalement intégrées, sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant de service.

L'amendement n°274 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°448 rectifié, présenté par MM. Menonville, Vall, Dantec et Artano, Mme Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand, Corbisez, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Requier et Roux.

M. Ronan Dantec. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°867 rectifié *bis*, présenté par Mme Préville, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigal et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac.

Mme Angèle Préville. – De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. L'objectif des amendements est de faire évoluer le cadre législatif pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

M. le président. – Amendement identique n°1001 rectifié *bis*, présenté par MM. Husson, de Nicolaÿ, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mmes Lavarde et

Duranton, MM. Le Gleut et B. Fournier et Mme Chauvin.

Mme Christine Lavarde. – Défendu.

M. Didier Mandelli, *rapporteur.* – Avis favorable à ces amendements.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* – Ils sont en effet en cohérence avec l'objectif d'alléger les contraintes inutiles sur les petites lignes. Avis favorable.

Les amendements identiques n°210 rectifié bis, 251 rectifié ter, 448 rectifié, 867 rectifié bis et 1001 rectifié bis sont adoptés.

L'article 46, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°211 rectifié *bis*, présenté par MM. Gremillet et Grand, Mmes Deromedi et Ramond, MM. Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Savary, Piednoir, Regnard, Raison, Pointereau, Longuet et Pierre, Mme Lamure, MM. Poniatowski et Duplomb et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au troisième alinéa de l'article L. 2111-1, après la référence : « L. 2111-12 », sont insérés les mots : « , les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1 ou de l'article L. 2111-9-1 A, les personnes auxquelles la société SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application des dispositions prévues au dernier alinéa du même article L. 2111-9 » ;

2° Après l'article L. 2111-1, il est inséré un article L. 2111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-1-1. – Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, faire l'objet d'un transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion

de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

3° Le dernier alinéa de l'article L. 2111-9 est ainsi rédigé :

« Dans les conditions fixées par l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, la société SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit. » ;

4° Après l'article L. 2111-9, il est inséré un article L. 2111-9-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-9-1 A. – Par dérogation aux dispositions prévues au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports.

« La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

« Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

« Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

« Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions, et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'alinéa précédent, sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « du réseau ferré national », sont insérés les mots « ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional » ;

b) Après la première phrase du deuxième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. » ;

6° L'article L. 2111-20 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

b) Il est ajouté un paragraphe ainsi rédigé :

« II. – La cession ou le transfert de gestion de biens immobiliers de la société SNCF Réseau à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques donne lieu, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du même code, à une transaction financière entre la société SNCF Réseau et la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »

II. – Le I entre en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

III. – Jusqu'au 1^{er} janvier 2020, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales qui souhaitent bénéficier d'un transfert de gestion de certaines lignes dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1 du code des transports tel que résultant du 2° du I du présent article peuvent faire connaître leur intention au ministre chargé des transports, à la demande de leur assemblée délibérante.

M. Jean-Pierre Grand. – Cet amendement permet le transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national, sous réserve de l'accord préalable de la ministre chargée des transports, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de son assemblée délibérante.

L'amendement n°275 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°310 rectifié *ter*, présenté par Mmes Bories et Lopez, MM. Darnaud et Panunzi, Mmes Estrosi Sassone, A.M. Bertrand et M. Mercier et MM. Paccaud et Rapin.

M. Mathieu Darnaud. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°449 rectifié, présenté par MM. Menonville, Dantec, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Requier et Vall.

M. Jean-Claude Requier. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°868 rectifié *bis*, présenté par Mme Prévile, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigalas et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac.

Mme Angèle Prévile. – Il s'agit en effet de pouvoir transférer la propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales, en particulier les régions qui en feraient la demande,

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je me félicite de cette série d'amendements. Nous allons en effet ainsi pouvoir répondre aux présidents de régions qui souhaitent sauver des petites lignes.

M. le président. – Amendement identique n°1002 rectifié *bis*, présenté par MM. Husson, de Nicolaÿ, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton, MM. Le Gleut et B. Fournier et Mme Chauvin.

Mme Christine Lavarde. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les petites lignes sont menacées. Leur entretien n'est plus assuré. Les collectivités doivent faire face à des devis importants, sans avoir voix au chapitre. Or la question n'a été prise à bras-le-corps, ni dans le pacte ferroviaire ni dans le projet de loi d'orientation des mobilités. Le préfet Philizot doit prochainement rendre ses conclusions. Ces amendements ont d'abord été déclarés irrecevables, mais le Gouvernement s'est engagé à les reprendre en séance. C'est ce que vous faites, madame la ministre, je m'en félicite. Avis favorable.

M. Marc Laménie. – Les petites lignes sont une préoccupation importante des Français. Je voterai ces amendements qui vont dans le sens du partenariat avec les collectivités territoriales, mais le mal est fait : beaucoup de lignes ne peuvent plus être réhabilitées. De plus, beaucoup de travaux sont suspendus - qu'il s'agisse des lignes de voyageurs ou de fret - n'oublions pas le fret capillaire.

Les collectivités territoriales risquent de refuser les travaux. Mais il faudrait mobiliser les chargeurs.

Les amendements identiques n°s 211 rectifié bis, 310 rectifié ter, 449 rectifié, 868 rectifié bis, 944 et 1002 rectifié bis sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°228 rectifié *bis*, présenté par M. Mouiller, Mmes Puissat, Deromedi et Thomas, M. Sol, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Le Nay, Mmes Vullien, Morhet-Richaud, Lassarade et L. Darcos, MM. A. Marc et B. Fournier, Mmes Di Folco, Bruguière et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuypers et Vaspert, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micouleau, M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat et Duranton, M. Longeot, Mme Guidez, MM. Daubresse

et Charon, Mme Billon, MM. Darnaud et Dufaut, Mme Garriaud-Maylam, MM. Decool et Morisset, Mme Malet, MM. Le Gleut, Nougein, Bonne, Segouin et Laménie, Mme Deseyne, M. L. Hervé, Mmes Lherbier et Raimond-Pavero, MM. Babary, Sido, Pointereau et Poniatowski, Mmes Noël, Imbert, Lamure et Keller et MM. Malhuret et Gremillet.

Après l'article 46

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa du c du 5° de l'article 1^{er} de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est supprimé.

Mme Laure Darcos. – Cet amendement rétablit la mission accessibilité de la SNCF au sein de l'EPIC de tête.

Cette mission lui est dévolue à l'EPIC depuis la loi de 2014. Il semble nécessaire de maintenir cette coordination au niveau de la future société nationale SNCF, plutôt que de la transférer à SNCF Réseau.

Le gestionnaire d'infrastructures SNCF Réseau est en effet responsable de la mise en accessibilité des quais. Demain, quand la gestion des gares de voyageurs aura été confiée à une filiale de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructures sera également responsable de la mise en accessibilité des gares de voyageurs, au bénéfice de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Toutefois, les enjeux financiers considérables de mise en accessibilité des infrastructures rendent encore plus nécessaires des services susceptibles de pallier le manque d'accessibilité de certaines parties du réseau.

La perspective de l'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à dégrader l'offre de mobilité. Il est nécessaire de maintenir au niveau de la SNCF la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national au bénéfice des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Je parle ici au nom de Philippe Mouiller et de bien d'autres collègues.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement produirait un effet à l'opposé de son objectif. Les missions transversales comme la mise en accessibilité doivent être menées à bien par un acteur indépendant de SNCF Mobilités - donc SNCF Réseau - plutôt que la holding de tête. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – SNCF Réseau est en effet l'acteur neutre chargé des missions de coordination des différents acteurs et, demain, il sera la « maison mère » des gestionnaires de gares. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°228 rectifié bis est retiré.

L'article 47 est adopté.

ARTICLE 48

M. le président. – Amendement n°201, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pascal Savoldelli. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°624 rectifié, présenté par Mme Prévile et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Angèle Prévile. – Par cet article, on entend simplifier certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur les lignes touristiques ou dédiées à des opérateurs de fret ferroviaire de proximité, en les exonérant de l'obligation de détention d'une licence d'entreprise ferroviaire.

Les auteurs de l'amendement ne sont en aucun cas hostiles à des simplifications qui permettraient de renforcer la compétitivité de certains opérateurs.

Mais ils s'interrogent sur certains termes flous, comme la notion « de réseaux locaux ou régionaux autonomes ».

D'où cet amendement de suppression.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Attention à ne pas abaisser les exigences en matière de sécurité, certes, mais la licence n'est pas liée à la performance en ce domaine.

En pratique, la licence concerne des services ferroviaires sur des infrastructures locales ou régionales à vocation historique ou touristique. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°624 est retiré.

L'amendement n°201 n'est pas adopté.

L'article 48 est adopté.

ARTICLE 49

M. le président. – Amendement n°202, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pierre Ouzoulias. – Cet amendement met en conformité la procédure applicable en cas de non-utilisation d'une installation de service pour deux années consécutives.

Ces installations font l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt, auquel, il est actuellement possible, dans certains cas, de ne pas donner suite. Cet article les réduit considérablement. Il convient de les maintenir ; la suppression des surtranspositions va faciliter l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché. L'ouverture toujours plus grande à la concurrence n'est pas la solution.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il faut mettre notre droit en conformité avec les textes européens au plus vite. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je croyais que vous étiez favorable à l'extension de service... Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°202 n'est pas adopté.

L'article 49 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°1004 rectifié *ter*, présenté par MM. Husson, de Nicolay, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mme Lavarde, M. Mayet, Mme Durantou, MM. Le Gleut, Laménie et Regnard, Mme Renaud-Garabedian et M. Rapin.

Après l'article 49

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
« Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »

Mme Christine Lavarde. – L'amendement s'assure que le droit français ne s'écarte pas du droit européen en insérant dans le code du transport une définition de la soutenabilité qui reprend mot pour mot la directive européenne n°2012-34.

Il conforte également une décision de l'Arafer de février 2019, introduisant dans le droit français l'article 32 de la directive.

M. le président. – Amendement n°277 rectifié, présenté par MM. Bonhomme, Lefèvre et del Picchia, Mme Lassarade, M. Pellevat et Mme Deromedi.

Après l'article 49

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 2111-25 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
« Le niveau des redevances n'exclut pas l'utilisation des infrastructures par des circulations conventionnées qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. »

Mme Jacky Deromedi. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n°1004 rectifié *ter* a été rectifié pour reprendre les termes de la directive. Avis favorable dès lors, à la différence de l'amendement n°277 rectifié, qui n'a pas fait cette rectification.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction ne clarifie pas les choses : la soutenabilité pour un service conventionné est impossible à cerner. Retrait ou avis défavorable aux deux amendements.

Mme Christine Lavarde. – La décision de l'Arafer mentionne à de nombreuses reprises la directive européenne. Autant maintenir l'amendement dans la navette, quitte à se coordonner avec l'Arafer.

L'amendement n°1004 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°277 rectifié n'a plus d'objet.

ARTICLE 50

M. le président. – Amendement n°203, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Supprimer cet article.

M. Pascal Savoldelli. – Cet amendement dispense certains conducteurs de trains de l'obligation de détenir une licence, par dérogation au droit européen.

La licence, délivrée par l'établissement public de sécurité ferroviaire, atteste d'un diplôme et de compétences déterminées. Le Gouvernement veut élargir ces dérogations pour des raisons d'économie. Cela économiserait en effet le prix de la licence, soit 22 000 euros, pour 450 conducteurs. Nous sommes contre cette vision purement comptable, au détriment de la sécurité des réseaux et de la formation des conducteurs. Faisons preuve d'esprit de responsabilité.

M. le président. – Amendement identique n°623 rectifié, présenté par Mme Prévile et les membres du groupe socialiste et républicain.

Mme Angèle Prévile. – Cet article simplifie certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur des réseaux « séparés sur le plan fonctionnel du reste du réseau et destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises », en supprimant pour certains conducteurs de ces trains l'obligation de détenir une licence ferroviaire.

Nous parlons de transport de voyageurs, j'y insiste : peut-on se passer d'une licence qui atteste de capacités physiques et psychologiques, et de compétences dans ce domaine ?

De plus cette licence contribue à harmoniser la sécurité sur l'ensemble du réseau.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends votre souci de sécurité, mais je me suis assuré, comme Marta de Cidrac l'avait fait lorsqu'elle était rapporteure du texte sur la surtransposition, que les portions de réseau concernées sont limitées et surtout qu'il n'y aura aucune conséquence en matière de sécurité. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cette simplification dispense de licence européenne ferroviaire des conducteurs intervenant sur des infrastructures situées hors du réseau principal. Ne pas obtenir cette licence ne dispense aucunement de

l'élaboration par l'opérateur d'un système de gestion de la sécurité, précisant l'ensemble des règles applicables à son personnel, et obligatoirement contrôlé par un organisme national. Les garanties sont là. La simplification contribuera à développer le transport ferroviaire.

Mme Angèle Prévile. – Je suis attachée à la licence, au diplôme. Peu importe sur quelle voie on roule. Je maintiens l'amendement.

M. Marc Laménie. – Je ferai exception, mais je voterai ces amendements. On ne s'improvise pas conducteur : cela réclame des connaissances et de la rigueur. N'oublions pas non plus les moyens humains : il arrive que les conducteurs soient seuls dans les trains, et qu'il n'y ait pas de contrôleur.

M. Pascal Savoldelli. – L'explication ne nous convainc pas. Dans le doute, nous ne nous abstenons pas ! L'argument du caractère local de l'usage particulier est dangereux. Si la licence n'a pas de valeur pour ces 450 conducteurs, quelle est sa valeur pour les autres ? Les entreprises vont économiser les 22 000 euros de la licence, c'est sûr. Mais si ce n'est que cela, c'est insuffisant.

Les amendements identiques n°s 203 et 623 rectifié ne sont pas adoptés.

L'article 50 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

L'amendement n°911 est retiré.

M. le président. – Amendement n°674 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 50

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « informent les régions de tout projet » sont remplacés par les mots « consultent les autorités organisatrices de mobilités de tout projet » ;

2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Cette consultation préalable est notamment requise en cas de fermeture d'une section de ligne à la circulation publique pour une durée supérieure à trois mois. Après consultation des régions et des parties prenantes, la décision de fermeture à la circulation publique ou de modification substantielle des conditions de circulation sur une section de ligne est prise par délibération du conseil d'administration ou du conseil de surveillance de SNCF Réseau. »

M. Jean-Michel Houllégatte. – En cas de fermeture aux circulations ou de modifications substantielles des conditions d'exploitation sur les lignes ferroviaires, seule une information aux régions est requise. Seule la fermeture administrative d'une

ligne ou d'une section de ligne est encadrée par une procédure formalisée après consultation des parties. Or elle n'intervient que plusieurs années après la fin effective de la circulation des trains.

Cet amendement transforme l'information en véritable consultation, instaurant une véritable gouvernance partagée et transparente par rapport aux décisions de fermeture à la circulation, alors que la pérennité de nombreuses lignes du quotidien est remise en cause.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – SCNF Réseau informe les régions de tout projet de modification de desserte. N'accroissons pas le formalisme de la procédure, en général motivée par des impératifs de sécurité. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Ronan Dantec. – Finir en insistant sur la notion d'AOM et le renforcement de la consultation serait un puissant symbole. Je me félicite du travail mené collectivement et de l'ouverture du rapporteur et de la ministre.

La notion d'équilibre entre la stratégie de l'État et des collectivités territoriales a dominé ces débats. L'enjeu climatique n'a pas été ignoré avec des amendements adoptés à l'unanimité. Je pense en particulier à l'articulation entre plans de mobilité et plans Climat.

Madame la ministre, je note votre avis de sagesse sur l'interdiction des véhicules thermiques en 2040 ! Ce sera répété à l'Assemblée nationale... (*Mme la ministre sourit.*)

Sans préjuger de ce qui adviendra mardi, il me semble que le groupe RDSE votera ce projet de loi dans sa très grande majorité, sinon à l'unanimité : c'est dire si nous avons bien travaillé ! (*Sourires*)

M. le président. – Cet amendement n'est pas le dernier et les explications de vote sur l'ensemble, où chaque groupe pourra s'exprimer, ont lieu mardi, en effet !

M. Michel Dagbert. – Je reviens à cet amendement...

M. le président. – Très bien !

M. Michel Dagbert. – ...que je soutiens. L'attitude de la SNCF à l'égard des territoires témoigne d'un certain oubli des bonnes manières - je songe aux suppressions intervenues à Douai, Lens et Béthune.

Cet article met en exergue la concertation ; il serait symbolique de le voter. Je m'associe aux remerciements de Ronan Dantec au rapporteur et à la ministre.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Je suivrai le rapporteur. Madame la ministre, il vous reste quelques jours, puisque nous nous revoyons mardi pour le vote, pour étoffer le volet des financements qui est indigent.

Merci au président et au rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable avec qui le travail a été très agréable.

M. Frédéric Marchand. – Oui, merci au rapporteur et à la ministre. Je voterai cet amendement, à titre personnel. Dans le Nord, comme nous l'avons constaté avec la ministre, il y a des marges de progression en matière de concertation.

L'amendement n°674 rectifié n'est pas adopté.

Les amendements n°s 907 rectifié, 908 et 912 sont retirés.

INTITULÉ DU PROJET DE LOI

L'amendement n°436 rectifié est retiré.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Le règlement actuel ne donnant pas la parole aux commissions dans les explications de vote, je ne pourrai m'exprimer mardi.

Après plus de 48 heures de débat, je tiens à remercier la ministre de son écoute et de son attention, même quand elle était directe et franche, mes collègues de tous les groupes politiques qui ont su dépasser leurs clivages au service de l'intérêt général, ainsi que le rapporteur... (*Applaudissements sur tous les bancs*) qui mérite en effet vos applaudissements.

Nous avons 600 amendements, dont 240 adoptés en commission et 150 du rapporteur, et plus de 1 000 en séance.

Reste tout de même une inquiétude sur la position du Gouvernement quant aux financements.

Je citerai parmi les améliorations apportées par le Sénat : la sécurisation de la part de TICPE affectée à l'Afitf ; les moyens alloués aux collectivités territoriales pour exercer la compétence mobilité grâce notamment à un dispositif complémentaire de TICPE ; la plus grande souplesse allouée à ces collectivités *via* la réversibilité du transfert de compétences, et l'allongement du délai, pour lequel Mme Gatel a beaucoup œuvré ; avec un amendement, introduit cet après-midi par le Gouvernement, que je remercie, ils permettent aux collectivités territoriales de reprendre la gestion de certaines lignes d'intérêt local, ce qui constitue une réelle avancée. C'est heureux, car le rapport Spinetta nous avait inquiétés et l'absence de ce sujet dans le pacte ferroviaire nous avait frustrés.

Nous avons adopté des mesures contre la pollution et pour les mobilités actives - marche et vélo - grâce au forfait mobilité durable élargi au conducteur dans le cadre d'un covoiturage, en permettant le cumul avec le remboursement des frais de transports en commun, en agissant pour le verdissement des flottes, d'entreprises, de taxis ou de VTC. Nous avons autorisé les collectivités territoriales à réguler les engins en *free floating*.

En matière de sécurité, je citerai la fixation et la limitation de vitesse au niveau départemental, conformément à une proposition soumise par le groupe de travail de Mme Vullien, M. Raison et M. Fichet au Premier ministre voici un an. Nous savons tous qu'il y a des voies où il vaut mieux aller en-dessous de 80 km/h et d'autres où il vaut mieux aller au-delà.

Le texte, dont nous sommes saisis en premier - c'est une chance ! - sera examiné par l'Assemblée nationale en mai en commission et en juin dans l'hémicycle, puis devrait revenir devant nous en juillet. Nous serons vigilants sur le maintien de nos apports, notamment en matière financière.

Si le texte final ne contient aucune mesure sérieuse en faveur des EPCI, ou est trop lacunaire sur ce point, à titre personnel, je ne le voterai pas. *(Applaudissement sur quelques bancs des groupes UC, RDSE, Les Républicains et SOCR)*

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je suis convaincue que ce texte est une réponse forte aux fractures sociales et territoriales. Les grands équilibres sortent confortés du Sénat. Je remercie le rapporteur pour la qualité et la fluidité de nos échanges, ainsi que le président de la commission et tous les sénateurs.

Concernant la programmation, la priorité a été donnée aux transports du quotidien. Lorsque nous avons annoncé à l'été 2017 que nous réorienterons ainsi les investissements auparavant dévolus aux lignes à grande vitesse, cela n'allait pas de soi. Nous avons conservé une trajectoire réaliste et finançable.

On aurait pu craindre une inflation des projets particuliers qui aurait nui à la lisibilité de ce volet programmation ; il n'en a rien été.

Concernant la gouvernance, qui constitue, sous une apparence technique, un véritable enjeu de justice et d'émancipation, les orientations ont également été partagées.

La solidarité n'a pas été oubliée, avec les plans d'action de mobilité solidaire et des mesures en faveur des personnes handicapées.

Merci à la commission des lois pour son action stimulante sur la gestion des données des véhicules autonomes, avec une extension aux navires autonomes. Il y a aussi des sujets sur lesquels nous devons poursuivre le travail, comme le *free floating*.

Je me réjouis de l'enthousiasme du Sénat pour le vélo, qui n'allait pas de soi non plus. Le plan Vélo avait d'abord suscité une certaine ironie ; il est maintenant pleinement accepté. Je me réjouis des débats nourris, sur tous les bancs, sur les enjeux de la transition énergétique dans toutes ses dimensions.

Je me félicite aussi de l'adoption de l'amendement destiné à renforcer l'attractivité de notre pavillon

Le cadre social de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France a été respecté malgré les divergences.

Le sujet de la billettique mérite d'être approfondi, comme le financement.

Merci à tous de vous être mobilisés, pendant ces six jours, pour enrichir et améliorer ce texte. *(Applaudissements sur tous les bancs, à l'exception de ceux du groupe CRCE)*

Prochaine séance, mardi 2 avril 2019, à 14 h 30.

La séance est levée à 18 h 25.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes

Ordre du jour du mardi 2 avril 2019

Séance publique

À 14 h 30

Présidence :
M. Gérard Larcher, Président

1. Explications de vote des groupes sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*) (texte de la commission, n°369, 2018-2019).

De 15 h 30 à 16 heures

2. Scrutin public solennel, en salle des Conférences, sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*) (texte de la commission, n°369, 2018-2019).

À 16 heures

3. Proclamation du résultat du scrutin public solennel sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*) (texte de la commission, n°369, 2018-2019).

À 16 h 15 et le soir

Présidence :
M. Thani Mohamed Soilihi, vice-président
Mme Hélène Conway-Mouret, vice-présidente

4. Débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019.

5. Projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (*procédure accélérée*) (texte de la commission, n°413, 2018-2019).

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°71 sur l'article 38 du projet de loi d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	326
Pour :	310
Contre :	16

Le Sénat a adopté

Analyse par groupes politiques**Groupe Les Républicains (145)**

Pour : 143

Abstention : 1 – Mme Fabienne Keller

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

Groupe SOCR (74)

Pour : 74

Groupe UC (51)

Pour : 51

Groupe LaREM (23)

Pour : 23

Groupe RDSE (22)

Pour : 6 - MM. Stéphane Artano, Joseph Castelli, Yvon Collin, Mmes Nathalie Delattre, Véronique Guillotin, M. Franck Menonville

Abstentions : 15

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Jean-Marc Gabouty, président de séance

Groupe CRCE (16)

Contre : 16

Groupe Les Indépendants (12)

Pour : 12

Sénateurs non inscrits (5)

Pour : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 – Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier

Scrutin n°72 sur l'amendement n°198, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRCE, l'amendement n°620 rectifié, présenté par M. Jean-Michel Houllegatte et les membres du groupe SOCR, et l'amendement n°943, présenté par le Gouvernement, tendant à supprimer l'article 44 *bis* du projet de loi d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	335
Pour :	118
Contre :	217

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (145)

Contre : 142

Abstention : 1 – Mme Fabienne Keller

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Gérard Larcher, président du Sénat, M. Philippe Dallier, président de séance

Groupe SOCR (74)

Pour : 74

Groupe UC (51)

Contre : 50

Abstention : 1 - M. Jean-Paul Prince

Groupe LaREM (23)

Pour : 23

Groupe RDSE (22)

Pour : 5 - MM. Alain Bertrand, Jean-Pierre Corbisez, Ronan Dantec, Joël Labbé, Olivier Léonhardt

Contre : 12

Abstentions : 5 - MM. Stéphane Artano, Jean-Marc Gabouty, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, M. Jean-Yves Roux

Groupe CRCE (16)

Pour : 16

Groupe Les Indépendants (12)

Contre : 12

Sénateurs non inscrits (5)

Contre : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 – Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier