

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 28 mars 2019

(76^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

Secrétaires :

Mme Jacky Deromedi, M. Joël Guerriau.

1. **Procès-verbal** (p. 3726)
2. **Conventions internationales.** – Adoption en procédure d'examen simplifié de trois projets de loi dans les textes de la commission (p. 3726)
 - Accords avec la République dominicaine et le Nicaragua. – Adoption définitive du projet de loi dans le texte de la commission.
 - Accord avec la Belgique relatif à la coopération dans le domaine de la mobilité terrestre. – Adoption du projet de loi dans le texte de la commission.
 - Protocole additionnel à la Charte européenne de l'autonomie locale. – Adoption du projet de loi dans le texte de la commission.
3. **Orientation des mobilités.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3727)

Article 37 (p. 3727)

- Amendement n° 178 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 590 rectifié de Mme Martine Filleul. – Adoption.
- Amendement n° 183 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.
- Amendement n° 179 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.
- Amendement n° 180 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 181 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 595 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Retrait.
- Amendement n° 182 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 618 rectifié de Mme Martine Filleul. – Retrait.
- Amendement n° 797 de M. Frédéric Marchand. – Rectification.
- Amendement n° 797 rectifié de M. Frédéric Marchand. – Adoption.
- Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 37 (p. 3734)

- Amendement n° 70 rectifié *sexies* de M. Charles Revet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.
- Amendement n° 268 rectifié *bis* de M. Laurent Lafon. – Rectification.
- Amendement n° 268 rectifié *ter* de M. Laurent Lafon. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.
- Amendement n° 885 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.
- Amendements identiques n° 55 rectifié *septies* de M. Charles Revet, 711 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec et 729 rectifié *quater* de Mme Nelly Tocqueville. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Article 37 *bis* (nouveau) (p. 3741)

- Amendement n° 839 rectifié *quinquies* de M. Jérôme Bignon. – Retrait.
- Adoption de l'article.

Article 38 (p. 3743)

- Mme Éliane Assassi
- Mme Laurence Cohen
- Amendement n° 185 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 186 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 188 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 187 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Mme Éliane Assassi
- Adoption, par scrutin public n° 71, de l'article.

Articles additionnels après l'article 38 (p. 3749)

- Amendement n° 177 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.
- Amendement n° 93 rectifié *bis* de M. Michel Vaspert. – Rejet.
- Amendement n° 596 rectifié *bis* de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.
- Amendement n° 850 rectifié *bis* de M. Philippe Dominati. – Non soutenu.

Amendement n° 283 rectifié de M. Jean-Pierre Decool. – Non soutenu.

Amendement n° 697 rectifié *ter* de M. Hervé Marseille. – Retrait.

Amendement n° 1021 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 440 rectifié *bis* de M. Olivier Léonhardt. – Rejet.

Article 38 *bis* (nouveau) (p. 3755)

Amendement n° 189 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n°s 348 rectifié de M. Roger Karoutchi et 373 rectifié de Mme Sophie Primas. – Adoption des deux amendements rédigeant l'article.

Suspension et reprise de la séance (p. 3756)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER

Articles additionnels après l'article 38 *bis* (p. 3756)

Amendements identiques n°s 59 rectifié *quater* de M. Roger Karoutchi et 372 rectifié *bis* de Mme Sophie Primas. – Adoption de l'amendement n° 59 rectifié *quater*, insérant un article additionnel, l'amendement n° 372 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n°s 174 rectifié de Mme Éliane Assassi et 444 rectifié *bis* de M. Olivier Léonhardt. – Rejet des deux amendements.

Article 39 (p. 3759)

Mme Éliane Assassi

Mme Laurence Cohen

M. Jean-Michel Houllégatte

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

Amendement n° 190 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 950 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 972 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Devenu sans objet.

Amendement n° 191 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 193 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 195 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 597 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Devenu sans objet.

Amendement n° 947 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 948 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 975 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Devenu sans objet.

Amendement n° 978 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Devenu sans objet.

Amendement n° 598 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Devenu sans objet.

Amendement n° 204 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 949 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 205 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 196 de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 600 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.

Amendement n° 952 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 951 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 599 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.

Amendement n° 977 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Amendement n° 974 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Amendement n° 976 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Retrait.

Amendement n° 973 rectifié *bis* de M. Philippe Pemezec. – Adoption.

Amendement n° 953 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 40 (p. 3770)

Amendement n° 942 du Gouvernement. – Rejet.

Amendements identiques n°s 541 rectifié *quater* de M. Arnaud Bazin, 719 rectifié *bis* de M. Cyril Pellevat et 763 rectifié *quater* de M. Claude Kern. – Retrait des amendements n°s 541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater*, l'amendement n° 719 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n°s 721 rectifié de M. Patrick Chaize et 855 rectifié *quinquies* de M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Rejet de l'amendement n° 721 rectifié, l'amendement n° 855 rectifié *quinquies* n'étant pas soutenu.

Amendement n° 864 rectifié de Mme Angèle Prévile. – Rejet.

Amendements identiques n°s 539 rectifié *ter* de M. Arnaud Bazin, 717 de M. Cyril Pellevat et 761 rectifié *bis* de M. Claude Kern. – Retrait des amendements n°s 539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis*, l'amendement n° 717 n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° 723 rectifié de M. Patrick Chaize et 856 rectifié *quinquies* de M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Retrait de l'amendement n° 723 rectifié, l'amendement n° 856 rectifié *quinquies* n'étant pas soutenu.

Amendement n° 333 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Non soutenu.

Amendements identiques n° 540 rectifié *quater* de M. Arnaud Bazin, 708 rectifié *bis* de M. Patrick Chaize, 718 rectifié de M. Cyril Pellevat, 762 rectifié *ter* de M. Claude Kern et 852 rectifié *sexies* de M. Dominique de Legge. – Adoption des amendements n° 540 rectifié *quater*, 708 rectifié *bis*, 762 rectifié *ter* et 852 rectifié *sexies*, l'amendement n° 718 rectifié n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 40 (p. 3775)

Amendement n° 124 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 316 rectifié de M. Patrick Chaize. – Retrait.

4. Salut en séance aux auditeurs de l'Institut du Sénat
(p. 3777)

5. Orientation des mobilités. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3777)

Articles additionnels après l'article 40 (*suite*) (p. 3778)

Amendement n° 514 rectifié *ter* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 337 rectifié de M. Jean-François Husson. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 223 rectifié *bis* de M. Rachid Temal. – Retrait.

Amendement n° 297 rectifié *ter* de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Non soutenu.

Amendement n° 315 de M. Jean-Pierre Grand. – Retrait.

Amendement n° 572 rectifié *ter* de M. Jean-Pierre Grand. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 41 – Adoption. (p. 3783)

Article 42 (p. 3784)

Amendements identiques n° 91 rectifié de M. Michel Vaspert et 282 de M. Jean-Pierre Decool. – Retrait de l'amendement n° 91 rectifié, l'amendement n° 282 n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article.

Article 43 (p. 3785)

Amendement n° 199 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 43 (p. 3787)

Amendement n° 602 rectifié *bis* de M. Jean-Michel Houllégatte. – Retrait.

Amendement n° 601 rectifié *bis* de M. Jean-Michel Houllégatte. – Rejet.

Article 44 – Adoption. (p. 3788)

Articles additionnels après l'article 44 (p. 3788)

Amendement n° 63 rectifié de M. Roger Karoutchi. – Retrait.

Amendement n° 910 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 673 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 558 rectifié *bis* de M. Philippe Dominati. – Retrait.

Article 44 *bis* (*nouveau*) (p. 3790)

Amendements identiques n° 198 de Mme Éliane Assassi, 620 rectifié de M. Jean-Michel Houllégatte et 943 du Gouvernement. – Rejet, par scrutin public n° 72, des trois amendements.

Adoption de l'article.

Article 45 – Adoption. (p. 3793)

Article 46 (p. 3795)

Amendement n° 200 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendements identiques n° 210 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet, 251 rectifié *ter* de Mme Pascale Bories, 274 rectifié *bis* de M. François Bonhomme, 448 rectifié de M. Franck Menonville, 867 rectifié *bis* de Mme Angèle Préville et 1001 rectifié *bis* de M. Jean-François Husson. – Adoption des amendements n° 210 rectifié *bis*, 251 rectifié *ter*, 448 rectifié, 867 rectifié *bis* et 1001 rectifié *bis*, l'amendement n° 274 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 46 (p. 3797)

Amendements identiques n° 211 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet, 275 rectifié *bis* de M. François Bonhomme, 310 rectifié *ter* de Mme Pascale Bories, 449 rectifié de M. Franck Menonville, 868 rectifié *bis* de Mme Angèle Préville, 944 du Gouvernement et 1002 rectifié *bis* de M. Jean-François Husson. – Adoption des amendements

n^{os} 211 rectifié *bis*, 310 rectifié *ter*, 449 rectifié, 868 rectifié *bis*, 944 et 1002 rectifié *bis* insérant un article additionnel, l'amendement n^o 275 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n^o 228 rectifié *bis* de M. Philippe Mouiller. – Retrait.

Article 47 – Adoption.(p. 3800)

Article 48 (p. 3800)

Amendements identiques n^{os} 201 de Mme Éliane Assassi et 624 rectifié de Mme Angèle Prévaille. – Retrait de l'amendement n^o 624 rectifié; rejet de l'amendement n^o 201.

Adoption de l'article.

Article 49 (p. 3801)

Amendement n^o 202 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 49 (p. 3801)

Amendement n^o 1004 rectifié *ter* de M. Jean-François Husson. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 277 rectifié de M. François Bonhomme. – Devenu sans objet.

Article 50 (p. 3802)

Amendements identiques n^{os} 203 de Mme Éliane Assassi et 623 rectifié de Mme Angèle Prévaille. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 50 (p. 3804)

Amendement n^o 674 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre

Renvoi de la suite de la discussion.

6. **Ordre du jour** (p. 3807)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY

vice-président

Secrétaires :
Mme Jacky Deromedi,
M. Joël Guerriau.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Adoption en procédure d'examen simplifié de trois projets de loi dans les textes de la commission

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 trois projets de loi, la conférence des présidents a retenu la procédure d'examen simplifié.

Je vais donc les mettre successivement aux voix.

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

Article 1^{er}

Est autorisée 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, signé à Paris le 18 avril 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée l'approbation 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, signé à Managua le 3 août 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, 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 (projet n° 273, texte de la commission n° 393, rapport n° 392).

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à l'adoption de ce texte.

(Le projet de loi est adopté définitivement.)

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

Article unique

Est autorisée 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 (ensemble trois annexes), signé à Paris le 7 novembre 2018, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur 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 (projet n° 314, texte de la commission n° 397, rapport n° 396).

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à l'adoption de ce texte.

(Le projet de loi est adopté.)

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

Article unique

Est autorisée la ratification du protocole additionnel à la Charte européenne de l'autonomie locale sur le droit de participer aux affaires des collectivités locales, signé à Utrecht le 16 novembre 2009, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur 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 (projet n° 324, texte de la commission n° 395, rapport n° 394).

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées est favorable à l'adoption de ce texte.

(Le projet de loi est adopté.)

3

ORIENTATION DES MOBILITÉS

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (projet n° 157 rectifié, texte de la commission n° 369, rapport n° 368, tomes I et II, avis n° 347, rapport d'information n° 350).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du chapitre II du titre V, à l'article 37.

TITRE V (SUITE)

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre II (suite)

AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Article 37

- ① I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi pour :
- ② 1° Modifier la partie législative du code des transports, afin de permettre la navigation d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, de définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, de préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et de définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;
- ③ 2° Modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;
- ④ 3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres en supprimant, sauf pour les navires de transport de passagers, la limitation de durée des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, et en permettant que soient mis à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites ;
- ⑤ 4° Prendre les mesures nécessaires :
- ⑥ a) À l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007 ;
- ⑦ b) À l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ;
- ⑧ c) À l'application de la résolution MEPC.265⁽⁶⁸⁾ du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;
- ⑨ d) À la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur

le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;

- ⑩ *e)* Pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 relative au travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime, 2006, conclue dans le même cadre, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;
- ⑪ *f)* Pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;
- ⑫ 5° D'une part, prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 du code des transports des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du même code et identifier le service de santé au travail compétent ;
- ⑬ 6° D'une part, définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 dudit code, et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées, et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du même code ;
- ⑭ 7° Clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

- ⑮ 8° Modifier la quatrième partie du code des transports, afin :
- ⑯ *a)* De simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ;
- ⑰ *b)* De soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;
- ⑱ *c)* D'interdire aux usagers des voies d'eau la consommation de produits stupéfiants, de déterminer les sanctions applicables et de préciser les modalités de recherche et de constatation des infractions dans ce cas et en cas de consommation d'alcool ;
- ⑲ *d)* De renforcer les pouvoirs dont dispose Voies navigables de France pour veiller au dépôt des déclarations de chargement et au bon acquittement des péages, ainsi que les sanctions applicables en cas de méconnaissance de ces obligations, et de prévoir la dématérialisation de la déclaration de chargement ;
- ⑳ *e)* D'étendre les prérogatives des agents des douanes en matière de navigation intérieure, de création d'obstacles à la navigation et de présentation des documents liés au transport de marchandises ;
- ㉑ *f)* D'étendre aux navires circulant sur les eaux intérieures les sanctions prévues pour les bateaux de navigation intérieure ;
- ㉒ *g)* De prévoir des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ;
- ㉓ 9° Moderniser les missions de Voies navigables de France afin de lui permettre :
- ㉔ *a)* D'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet, et en lui transférant automatiquement la propriété des biens du domaine public fluvial après leur déclassement ou en lui transférant la propriété de biens du domaine privé de l'État qui lui sont confiés ;
- ㉕ *b)* D'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'État et de son domaine propre, dans un cadre formalisé précisant les moyens mis à disposition de l'établissement ;
- ㉖ *c)* De se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;
- ㉗ 10° Étendre aux armes de catégories A et B les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du même code ;
- ㉘ 11° Prendre toute mesure permettant d'assurer la cohérence entre les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et d'autres dispositions législatives ;
- ㉙ 12° Adapter les dispositions édictées dans le cadre des habilitations prévues par le présent article et, le cas échéant, celles qu'elles modifient, aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-

et-Miquelon, et étendre ces dispositions, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'État, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

30 II. – L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi.

31 III (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées au 2° et au 10° du même I sont prises dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi.

32 IV (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées au 3° et au 6° du même I sont prises dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.

33 V (*nouveau*). – Les ordonnances mentionnées aux 4°, 5°, 7° à 9°, 11° et 12° du même I sont prises dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi.

34 VI (*nouveau*). – Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de chaque ordonnance.

35 VII (*nouveau*). – Le code des transports est ainsi modifié :

36 1° Au III de l'article L. 5522-2, les mots : « ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire » sont supprimés ;

37 2° L'article L. 5523-1 est ainsi rédigé :

38 « Art. L. 5523-1. – Les infractions définies par la section 2 du présent chapitre sont constatées dans les conditions prévues à l'article L. 5222-1. »

39 VIII (*nouveau*). – Par dérogation aux dispositions de la quatrième partie du code des transports et à titre expérimental pour une durée n'excédant pas deux ans, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau, peut être autorisée par le représentant de l'État territorialement compétent.

40 Cette autorisation est délivrée pour une durée limitée et dans le respect de conditions permettant d'assurer la sécurité des personnes, des biens et la préservation de l'environnement.

41 Les conditions de cette expérimentation sont fixées par voie réglementaire.

42 Au plus tard trois mois avant son terme, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de cette expérimentation.

M. le président. L'amendement n° 178, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous confirmons, par le dépôt de cet amendement, notre opposition au recours aux ordonnances ; nous sommes en cela cohérents.

La préparation de ce projet de loi a été longue, puisque le processus a été engagé dès les Assises de la mobilité, qui se sont tenues à la fin de l'année 2017. Dès lors, nous ne comprenons pas un tel renvoi, qui se justifie le plus souvent par l'urgence. En l'espèce, madame la ministre, vous ne pouvez pas vous prévaloir de cet argument.

L'habilitation contenue dans l'article 37 recouvre une série de vingt et une mesures touchant aux domaines fluvial et maritime.

Plus précisément, un certain nombre de ces mesures ont trait à des dispositions d'ordre social qui affectent le temps de travail, notamment, des jeunes marins. D'autres mesures touchent aux contraintes réglementaires en matière de protection de l'environnement, dont l'importance nous semble évidente.

Nous estimons que les parlementaires doivent être saisis pleinement de ces sujets et nous demandons donc la suppression de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il est vrai que ce projet de loi contient beaucoup de demandes d'habilitation à légiférer par ordonnances. Néanmoins, ces mesures spécifiques n'ont pas suscité d'opposition particulière parmi les personnes que nous avons auditionnées et consultées.

Par ailleurs, je précise que j'ai pu avoir accès à certaines rédactions de futures ordonnances sur lesquelles travaillent les services du ministère. Certaines sont presque stabilisées et pourraient être inscrites dans le corps du projet de loi au cours de la navette.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. J'ai bien noté, madame la sénatrice, que vous êtes opposée par principe au recours aux ordonnances, dont je rappelle qu'il est tout de même prévu par notre Constitution.

En l'occurrence, il s'agit très largement de mesures de transposition de textes internationaux ou européens. Sur d'autres sujets très techniques, tels les navires et engins autonomes, une négociation est en cours à l'échelon de l'Organisation maritime internationale, l'OMI. Il faut se donner la possibilité de prendre en compte les conclusions de ces négociations.

L'avis du Gouvernement sur cet amendement est donc défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 178.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 590 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à supprimer un alinéa de cet article, de manière à maintenir la limitation de la durée des titres de sécurité pour les navires français de moins de 24 mètres, ainsi que le contrôle exercé à titre préventif et dissuasif, suivant ainsi la préconisation formulée par le Conseil économique, social et environnemental dans l'avis qu'il avait rendu sur l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités.

M. le président. L'amendement n° 183, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Supprimer les mots :

et des certificats de prévention de la pollution

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement a un objet similaire au précédent. Nous proposons que ne soit pas supprimée l'actuelle réglementation qui limite dans le temps les certificats de pollution pour les navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres.

En effet, l'intérêt financier réel pour les armateurs de se passer d'un renouvellement de certification ne doit pas prévaloir sur l'intérêt général de la prévention des pollutions marines.

Je tiens à rappeler la législation actuelle : le régime français prévoit que chaque navire doit faire l'objet, d'abord, d'une visite de mise en service, permettant notamment de délivrer les titres de navigation nécessaires à l'exploitation du navire, puis de visites périodiques.

Pour des motifs de simplification et d'optimisation de l'emploi des ressources publiques, qui ne font – encore ! – que diminuer, et afin d'alléger les contraintes pesant sur les armateurs, le Gouvernement souhaite modifier ces dispositions pour mettre en place des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sans durée de validité pour les navires d'une longueur de moins de 24 mètres, hors ceux qui sont affectés au transport de passagers.

Dès lors, les titres de sécurité, tout comme les certificats de prévention de la pollution, n'auront plus de durée de validité.

Nous considérons à l'inverse que les certificats de prévention de la pollution doivent être régulièrement contrôlés et leur durée de validité limitée dans le temps.

Une telle mesure paraît en outre antinomique avec l'étude d'impact, qui justifie la mesure par la nécessité de « recentrer l'action des inspecteurs de sécurité sur la réglementation liée à la protection de l'environnement ainsi que la protection des travailleurs, afin de répondre aux exigences internationales et communautaires ».

Comment comprendre, alors, que cette protection accrue passe par un allègement du cadre réglementaire en la matière ?

Pour ces raisons, nous souhaitons le maintien de la législation actuelle.

M. le président. L'amendement n° 179, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Au travers de cet amendement, nous souhaitons simplement que le dispositif du présent article précise que, malgré les allègements en matière de réglementation, le principe de contrôles inopinés sur les navires reste la norme. Nous savons que cela est précisé dans l'étude d'impact, mais nous voulons que ce principe figure également dans le texte de loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Concernant l'amendement n° 590 rectifié, la commission a introduit une précision, sur mon initiative, afin d'exclure les navires à passagers du champ de cette mesure de simplification.

Les navires visés au 3° du I de l'article 37 feront toujours l'objet, à la fois, d'une visite de mise en service et de visites inopinées par les centres de sécurité des navires placés dans les directions interrégionales de la mer. Le but de cette mesure est précisément de renforcer l'efficacité des contrôles en les ciblant mieux sur les navires à enjeux.

La commission souhaite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, son avis sera défavorable.

Quant à l'amendement n° 183, je ferai une remarque similaire : il y aura toujours des contrôles de mise en service et des contrôles inopinés. Il faut laisser davantage de marges de manœuvre aux services pour cibler les navires à forts enjeux. La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Enfin, la précision que l'amendement n° 179 vise à apporter est satisfaite. Comme je viens de l'indiquer, ces navires feront toujours l'objet de contrôles inopinés. Les mêmes obligations continueront de peser sur l'armateur. Seule la rigidité de la fréquence récurrente des contrôles sera levée : ils seront beaucoup plus inopinés et spontanés. À défaut du retrait de cet amendement, l'avis de la commission sera donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne s'agit en aucun cas de baisser la garde quant aux exigences de sécurité et de prévention des pollutions. Bien au contraire, nous voulons remplacer des contrôles à date fixe, dont on peut douter qu'ils soient bien ciblés, par des contrôles menés en fonction d'une évaluation des risques, ce qui est la pratique courante dans tous les autres modes de transport.

Je suggère donc le retrait des amendements n° 590 rectifié et 183, faute de quoi l'avis du Gouvernement sera défavorable.

L'amendement n° 179, quant à lui, est satisfait : notre objectif est précisément de passer à des contrôles bien ciblés et périodiques. C'est tout à fait l'esprit de ce qui vous est proposé. Je vous propose donc, monsieur le sénateur, de le retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 590 rectifié.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 183 et 179 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 180, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Cet article donne habilitation au Gouvernement de prendre par ordonnances des mesures pour l'application des dispositions internationales relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer.

Il s'agit également de supprimer l'agrément spécifique des entreprises de travail maritime, qui fait aujourd'hui doublon avec l'inscription au registre des services privés de recrutement et de placement de gens de mer.

Il s'agit enfin de garantir les conséquences d'une négligence des services de placement en cas de manquement à leurs obligations légales.

Nous souhaitons, par cet amendement, préciser que l'armateur est responsable de l'ensemble des marins à bord, même s'ils ont été embarqués par une société privée de recrutement, tant du point de vue du respect des temps de travail et de repos, ainsi que des conditions de travail, que pour le paiement des salaires et le rapatriement.

Au sein de l'Union européenne, la recherche des coûts les plus bas a conduit certains États membres à développer des stratégies destinées à attirer les navires étrangers moyennant une certaine souplesse en matière réglementaire comme en matière fiscale. Vous savez bien, mes chers collègues, que dumping fiscal et dumping social sont souvent les deux faces d'une même pièce !

Ainsi, je veux vous fournir quelques chiffres concernant l'immatriculation des navires marchands au sein de l'Union européenne : 1 343 navires sont immatriculés au Royaume-Uni, 216 en Belgique et 547 en France, mais ils sont 1 030 à Chypre et le record revient à Malte, où 18 862 navires sont immatriculés !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les dispositions du code des transports relatives au droit du travail, à la santé et à la sécurité des gens de mer garantissent un haut niveau de

protection et de prise en charge de cette population particulière, qui exerce des métiers très spécifiques. Ces protections sont justifiées au regard des risques qu'occasionnent ces activités. La précision que vous proposez d'introduire, mon cher collègue, est d'ores et déjà satisfaite dans le code ; je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, monsieur le sénateur, 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, qui dispose que « l'armateur est responsable, à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles » en matière de droit du travail. Cela s'applique à tous, « indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs ».

Je propose donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 180.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 181, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après le mot :

occasionnel

insérer les mots :

défini selon le nombre de journées passées en mer par an

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Nous voulons, par cet amendement, apporter une simple précision, dans la continuité de l'amendement précédent. Nous demandons que soit définie de manière plus précise la notion de « marin occasionnel », en fondant cette notion sur le nombre de journées passées en mer et donc par l'instauration d'un plafond.

Cette notion est importante, car de cette qualification dépend l'application de régimes différents. Il importe donc que cette distinction soit à la fois opérante et la plus juste possible.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le cadre de cette dérogation et ses conditions n'ont pas encore été arrêtés. Des concertations auront lieu entre le ministère des transports et les professionnels du secteur. J'ai eu l'occasion d'entendre les différents acteurs. Je trouve l'idée intéressante, mais le critère de distance avec la terre n'est pas encore validé ou accepté par tous : on parle de 0,5, 1 ou 2 milles marins. Je souhaite que Mme la ministre nous apporte des précisions sur l'état des discussions et nous fasse connaître l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est donc l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit de préciser le champ d'application du régime de retraite et de protection sociale des marins. En l'état actuel des textes, si un livreur apporte une pizza à bord d'un yacht en recourant à un petit canot, la réglementation laisse entendre que, pour son activité

de transport maritime, il devrait relever du régime géré par l'ENIM, l'Établissement national des invalides de la marine. (*Sourires.*)

Convenez, mesdames, messieurs les sénateurs, que c'est assez impraticable et que cela n'apporte pas grand-chose. C'est ce type de précisions qu'il est prévu d'apporter et, comme l'a bien dit M. le rapporteur, des concertations sont en cours afin de bien cerner le champ d'application de ces dispositions.

Je souhaite donc le retrait de cet amendement, auquel le Gouvernement sera, sinon, défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. La force de l'exemple ne fait pas toujours loi, madame la ministre, mais j'ai apprécié votre humour, tout comme, même intérieurement, plusieurs de nos collègues ! Le lien entre la pizza et le yacht est plaisant (*Mme la ministre sourit.*), et je suis heureux de vous faire sourire à mon tour.

Plus sérieusement, je suis d'accord avec M. le rapporteur, qui ne ferme pas le sujet. Selon lui, on parle bien, au travers de cet amendement, des marins occasionnels, occupation d'une certaine précarité. Des négociations vont se tenir ; il ne s'agit pas de s'y ingérer, mais l'adoption de cet amendement enverrait un signe pour qu'elles se passent dans les meilleurs termes pour cette catégorie de salariés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 181.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 595 rectifié, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 13

après le mot :

simplifier

insérer les mots :

, tout en conservant un modèle de référence,

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. L'alinéa 13 du présent article a trait au travail des jeunes marins, c'est-à-dire de ceux qui ont moins de 18 ans. Si nous admettons que simplifier les modalités de mise en œuvre des conventions de stage des jeunes marins permettrait d'éviter aux directions interrégionales de la mer de subir une embolie par rapport aux agréments qu'elle doit délivrer, nous considérons néanmoins qu'il est nécessaire de s'assurer que ces conventions sont encadrées par un modèle de référence commun. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette précision est satisfaite. L'objectif de la mesure est bien de créer un cadre de référence, même simplifié. La commission souhaite donc le retrait de cet amendement ; sinon, son avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, monsieur le sénateur, que les conventions de stage sont encadrées par l'arrêté du 30 novembre 2017 fixant un modèle de convention de stage pour les élèves des lycées professionnels maritimes et des organismes agréés. Cet arrêté découle d'une obligation législative figurant à l'article L. 124-1 du code de l'éducation. Votre amendement étant ainsi satisfait, je vous propose de le retirer.

M. Jean-Michel Houllégatte. Retrait, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 595 rectifié est retiré.

L'amendement n° 182, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Par cet amendement, nous souhaitons garantir l'absence de lien entre les sociétés de contrôle privées et les armateurs, propriétaires ou exploitants du navire contrôlé.

En effet, le présent article habilite le Gouvernement à modifier par ordonnances le code des transports afin de soumettre à agrément les organismes de contrôle privés, dans le cadre de la délivrance des titres de navigation, et de préciser les tâches qui leur sont confiées.

Si la procédure d'agrément peut effectivement être le gage de la qualité du respect de la réglementation, contrairement à la situation actuelle, nous comprenons bien, *in fine*, la volonté du Gouvernement de déléguer encore un peu plus au privé, de cette manière, des missions régaliennes, lui permettant de faire des économies de court terme.

Sans revenir sur l'opportunité de l'existence même d'organismes de contrôle privés, nous souhaitons simplement, par cet amendement, éviter les conflits d'intérêts et garantir l'impartialité de ces organismes privés dans leur mission, en imposant l'absence de lien entre l'organisme qui délivre des titres de navigation et les entreprises qui en bénéficient.

Il s'agit donc d'un amendement de bon sens tendant à éviter toute collusion d'intérêts dans un domaine qui relève de la sécurité marine et, donc, de l'intérêt général.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je partage votre préoccupation sur le fond, mon cher collègue : des dispositions relatives à la déontologie des professionnels en cause seraient nécessaires pour garantir que ces procédures sont loyales.

Toutefois la rédaction que vous proposez ne me semble pas adaptée. Ces questions ont vocation à être traitées par le ministère à l'occasion de la définition des conditions de délivrance des agréments aux entreprises. Mme la ministre pourrait sans doute prendre un engagement sur ce point.

Dès lors, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, faute de quoi l'avis de la commission sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'indépendance de la société de contrôle est effectivement un point important ; votre proposition, monsieur le sénateur, sera bien prise en compte lors de l'élaboration des textes réglementaires définissant les conditions de délivrance de l'agrément, comme c'est le cas pour le même type d'agréments dans le domaine maritime. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 182.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 618 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Houlegatte, Jacquín et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 24

Après les mots :

à cet effet,

insérer les mots :

en particulier grâce à un droit de préemption,

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Il va sans dire – mais cela va mieux en le disant – que la maîtrise des terrains situés à proximité immédiate des voies d'eau est une condition *sine qua non* du développement du trafic fluvial. Le foncier bord à voie d'eau doit donc être réservé, de façon prioritaire, aux usages fluviaux.

Nous proposons donc que Voies navigables de France, ou VNF, puisse saisir de manière réactive les opportunités d'acquisition de terrains lui permettant l'accès à la voie d'eau pour sa mission de valorisation domaniale, ce qui permettrait de favoriser le développement de ce mode de transport.

Cet amendement vise ainsi à préciser que l'un des outils juridiques permettant à cet établissement d'étendre ses possibilités d'acquisition de terrains est le droit de préemption.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je partage l'objectif que vous venez d'évoquer, ma chère collègue. Le 9° du I de l'article 37 habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnances pour moderniser VNF. Dans ce cadre, le ministère souhaite offrir à cet établissement la possibilité de procéder à des opérations foncières de valorisation et prévoit de modifier le code des transports et le code général de la propriété des personnes publiques à cet effet.

Votre amendement est donc satisfait : VNF disposera bien d'un droit de préemption au titre de ces dispositions et pourra, en outre, se voir déléguer un droit de préemption par des collectivités territoriales. La commission souhaite le retrait de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous proposez, madame la sénatrice, d'instaurer un droit de préemption au profit de Voies navigables de France. C'est une mesure que portent avec force certains acteurs du transport fluvial. Le Gouver-

nement partage leur objectif : dynamiser l'activité fluviale en permettant à VNF, gestionnaire de la majeure partie du domaine public fluvial et navigable, chargé du développement des activités logistiques, industrielles et touristiques autour de la voie d'eau, de constituer des réserves foncières à ces fins et de mettre en cohérence les plateformes portuaires.

Toutefois, le Gouvernement ne souhaite pas entraver l'action des collectivités locales qui disposent de ce droit. C'est pourquoi l'ordonnance prévue à l'alinéa 24 de l'article 37 modifiera les statuts de VNF afin de lui permettre de se voir déléguer ce droit par les collectivités.

Votre amendement me paraît donc satisfait ; je vous propose donc de le retirer.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquín, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquín. Je voulais profiter de l'examen de cet amendement, qui a pour objet la maîtrise foncière en bord de voie d'eau, pour attirer votre attention, madame la ministre, sur un problème d'ordre réglementaire. Pour avoir longuement travaillé sur la création de véloroutes-voies vertes le long de canaux, sur des chemins de halage, j'ai découvert que se posait un tel problème.

Actuellement, la circulation sur un chemin de halage existant est autorisée aux piétons, mais interdite aux cyclistes. Cela freine véritablement le développement du vélo tout-terrain. Je voudrais connaître votre position sur ce sujet : peut-on envisager d'améliorer la situation ?

Ce paradoxe existe pour des raisons historiques : le chemin de halage servait aux chevaux qui tiraient les péniches ; lorsque le vélo s'est développé, il n'était pas question de venir perturber ces braves animaux. Aujourd'hui, nous n'en sommes plus là : les chemins de halage existants, qui ne nécessitent aucun aménagement, pourraient être systématiquement autorisés aux cyclistes et connaître ainsi un développement touristique assez considérable. En l'état actuel de la réglementation, lorsqu'on veut développer une véloroute-voie verte, il faut conclure avec VNF une convention de superposition.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je souhaite attirer l'attention de Mme la ministre sur la question du foncier bord à voie d'eau. Le Rhône est aujourd'hui très sous-utilisé pour le transport de barges ou de conteneurs, alors que des files de camions encombrant les routes qui le longent dans la vallée. Cela est notamment dû à un énorme problème foncier à Fos, où le déchargement des conteneurs occupe tout l'espace disponible, ne laissant rien pour le transbordement vers des barges. Les acteurs du secteur nous sollicitent énormément sur cette question : il y a là un enjeu fort du point de vue du report modal.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour explication de vote.

M. Jérôme Bignon. Pour prolonger les propos de M. Olivier Jacquín, j'évoquerai le chemin de halage de la vallée de la Somme, qui est aujourd'hui de la compétence du département : les véloroutes-voies vertes y ont été développées de manière fantastique et elles irriguent l'arrière-pays. C'est formidable pour le développement de territoires qui se sentent parfois oubliés.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur votre initiative, monsieur Dantec, nous pourrions avoir un débat sur le foncier le long des voies navigables.

Monsieur Jacquin, nous travaillons à un décret permettant de développer les pistes cyclables le long des voies navigables.

M. Olivier Jacquin. Ah !

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'en viens à la question de la bonne utilisation de la voie fluviale sur le Rhône. Il s'agit d'un problème d'aménagement à quai dans le port de Fos, sur lequel des travaux sont prévus pour permettre l'accostage des barges fluviales.

M. le président. Madame Filleul, l'amendement n° 618 rectifié est-il maintenu ?

Mme Martine Filleul. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 618 rectifié est retiré.

L'amendement n° 797, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Frédéric Marchand.

M. Frédéric Marchand. Cet amendement vise à compléter 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. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement tend à compléter le travail réalisé en commission sur le droit à l'expérimentation dans le secteur maritime et fluvial.

J'y suis naturellement favorable, sous réserve que deux rectifications soient apportées.

D'une part, il convient de supprimer le II de cet amendement, qui vise à supprimer l'alinéa 42, c'est-à-dire la demande de rapport d'évaluation de cette expérimentation. Il s'agit non pas d'une demande ordinaire, mais d'une précision que l'on retrouve très souvent pour ce type de dispositif.

D'autre part, aux alinéas 41 et 42, il importe de remplacer les mots « cette expérimentation » par les mots « ces expérimentations », afin d'ouvrir davantage le champ du dispositif.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable, sous réserve de l'adoption de ces rectifications.

M. le président. Monsieur Marchand, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens demandé par la commission ?

M. Frédéric Marchand. Tout à fait, monsieur le président !

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 797 rectifié, présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche, et ainsi libellé :

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

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 37, modifié.

(L'article 37 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 37

M. le président. L'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 Micouveau, 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, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Cet amendement, dont l'objet concerne de très nombreuses collectivités gestionnaires de bacs, vise à actualiser les obligations maritimes auxquelles les bacs sont soumis et qui remontent à 1938.

Il s'agit, d'une part, de rehausser le seuil de 50 tonneaux de jauge et, d'autre part, de convertir ce seuil dans la nouvelle unité du système métrique universel, ou UMS, et de le porter ainsi à la valeur de 200 UMS.

Cette évolution à la hausse se justifie par l'apparition de la nouvelle réglementation applicable pour ce type de bateaux, l'ES-TRIN, qui impose des espaces et volumes additionnels tels que les zones de rassemblement et de circulation piétonne sur le pont, des sanitaires pour les personnes à mobilité réduite, l'installation d'équipements de traitement des fumées de moteurs ou bien l'ajout d'un second groupe électrogène.

Or la limite des 50 tonneaux de jauge au titre de l'exemption de permis d'armement ne permet pas de satisfaire les exigences de l'ES-TRIN sans diminuer très sensiblement la capacité du bateau au point de la rendre incompatible avec le trafic actuel des véhicules de nos passages d'eau, notamment aux heures de pointe.

En conséquence, si cette limite à l'obligation de permis d'armement n'est pas adaptée aux contraintes actuelles, les départements et l'ensemble des collectivités gestionnaires du territoire ne seront plus en mesure de faire face à la demande de mobilité et de maintenir l'offre existante.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je remercie Charles Revet d'avoir appelé l'attention de la commission sur ce point. Cet amendement vise à sécuriser les bacs fluviaux dans l'exercice de leurs activités et d'actualiser les normes en matière de permis d'armement en tenant compte des contraintes locales, en faveur du développement économique des territoires concernés.

Sur cet amendement, la commission s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

J'en profite pour évoquer la desserte des îles, qui n'est pas sans lien avec cette problématique. Par chance, dans notre pays, les territoires sont divers et les paysages magnifiques. La desserte des îles constitue un enjeu essentiel pour les collectivités locales concernées : elle assure le dynamisme de ces territoires et leur attractivité.

Toutefois, en période estivale, on assiste à des phénomènes de concurrence déloyale entre, d'une part, des opérateurs assurant la continuité territoriale entre le continent et les îles tout au long de l'année, dans le cadre d'un contrat de service public, où la collectivité elle-même est en régie, et, d'autre part, des opérateurs saisonniers intervenant sur les mêmes trajets, mais de façon temporaire.

Sans remettre en cause la légitimité de ces initiatives privées, il paraît nécessaire, comme solution de remplacement à la fixation d'obligations de service public prévues au code des transports, de prévoir la possibilité de mettre à la charge de ces entreprises privées une contribution à titre de participation à la continuité de la desserte des destinations concernées tout au long de l'année.

Madame la ministre, j'aurais pu vous interroger par écrit sur ce sujet, mais je profite de l'examen de cet amendement pour le faire oralement.

Pour de nombreux opérateurs et de nombreuses collectivités, il s'agit d'un véritable problème. Il n'est qu'à prendre l'exemple de la Vendée : la contribution publique pour la desserte de l'île d'Yeu pour compenser l'obligation de continuité tout au long de l'année représente 4 millions d'euros par an. Les opérateurs privés qui ne travaillent que pendant les quelques mois d'été n'y sont pas assujettis.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le rapporteur, je prends bonne note de votre demande, que mes services examineront, sur ce qui peut apparaître comme une concurrence déloyale entre les opérateurs.

Cet amendement vise à établir un régime uniforme sur toutes les navigations dans les estuaires. Or cela concerne deux types de navires : les bateaux fluviaux, qui naviguent sous le régime fluvial, et les navires maritimes, qui naviguent sous le régime maritime.

L'adoption de cet amendement reviendrait à accorder une dispense de permis d'armement pour les navires maritimes de moins de 200 UMS, ce qui réduirait leur niveau de sécurité. Elle obligerait les bateaux fluviaux qui naviguent exclusivement dans les estuaires à disposer d'un permis d'armement.

La question des bateaux fluviaux naviguant dans les estuaires et des normes qui s'appliquent à eux mérite d'être étudiée. Ce sera fait dans le cadre de l'habilitation concernant le permis d'armement. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 70 rectifié *sexies* est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Oui, je le maintiens, monsieur le président.

Madame la ministre, je parle non pas des bacs qui fonctionnent dans les estuaires, mais des bacs fluviaux. C'est tout à fait différent. Cette situation concerne de très nombreuses collectivités qui s'occupent de la gestion au bord des fleuves sur l'ensemble du territoire ; j'en ai la liste.

M. Jean-Pierre Grand. Il y en a effectivement beaucoup !

M. Charles Revet. L'adaptation demandée apportera un plus aux personnes utilisant les bacs : toilettes, espaces un peu plus importants, sas de sécurité. Tout cela n'était pas exigé en 1938 et l'est à la demande des services de l'État, ce qui est très bien, mais induirait des coûts importants pour l'ensemble des collectivités.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'entends bien votre intention, monsieur le sénateur, mais, telle qu'elle est rédigée, la disposition porte sur les estuaires, qui constituent des zones complexes sur lesquelles naviguent à la fois des navires maritimes et des navires fluviaux.

Je propose que l'on retravaille cette question ensemble, notamment dans le cadre de l'examen de ce texte.

M. le président. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour explication de vote.

Mme Nelly Tocqueville. Étant également élue de la Seine-Maritime, je veux insister sur le fait que les bacs fluviaux font partie des moyens de déplacement au quotidien de nos

concitoyens et sont la continuité des infrastructures routières. De plus en plus utilisés aujourd'hui, ils sont aussi l'occasion d'éviter des passages dans les centres-villes, participant à une diminution de la pollution atmosphérique.

Certes, on a souvent l'image du déplacement touristique le week-end, mais, au quotidien, lorsqu'un bac tombe en panne, cela entraîne des complications supplémentaires, qui se traduisent par l'engorgement des centres-villes.

Une réflexion s'impose donc et, si des précisions peuvent être apportées à cet amendement, elles sont bienvenues. C'est nécessaire, c'est même impérieux pour nos usagers.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Grand. Je partage totalement les propos de mes collègues.

En Camargue, le bac du Sauvage traverse le petit bras du Rhône. S'il faut réaliser d'énormes travaux, il n'y aura plus de petit bac, car il s'agit d'une traversée de cinquante mètres seulement et que le coût en serait exorbitant.

Cet amendement très important mérite d'être regardé avec beaucoup d'attention.

M. le président. La parole est à M. Ladislav Poniatowski, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Ah, le bac de Quillebeuf! (*Sourires.*)

M. Ladislav Poniatowski. En effet!

Madame la ministre, je crois que vous vous trompez: le problème est essentiellement technique.

Les bacs auxquels fait référence Charles Revet, je les connais par cœur, puisqu'ils font des allers et retours entre son département et le mien.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Le nôtre! (*Nouveaux sourires.*)

M. Ladislav Poniatowski. Si ces bacs appartiennent tous aux deux départements, ceux qui se rapprochent de l'estuaire disposent d'un statut différent, car les marins qui se trouvent à bord de ces bâtiments ont un statut maritime, contrairement aux marins qui restent sur les bacs naviguant en zone fluviale, entre Notre-Dame-de-Gravenchon et Rouen.

C'est d'ailleurs une anomalie qu'il faudra un jour résoudre, car il n'est pas normal que les mêmes règles de repos ne s'appliquent pas.

Le renouvellement des bacs, leur modernisation, les travaux de maintenance se font de la même manière pour ceux qui se trouvent en amont, à Rouen, et ceux qui se trouvent en aval, près du Havre. D'ailleurs, madame la ministre, le Premier ministre pourrait vous en apprendre un peu sur ce sujet.

Gérard Longuet vient de parler de « mon » bac de Quillebeuf – c'est exact, il s'agit bien d'une appropriation! (*Sourires.*) Il est en train d'être changé: le nouveau bac qui arrivera dans un an répondra aux nouvelles normes techniques évoquées par Charles Revet.

La demande de mon collègue est tout à fait pertinente et je comprends mal pourquoi cela vous gêne, madame la ministre. Pour ma part, je soutiens très activement cet amendement.

M. le président. Monsieur le rapporteur, confirmez-vous l'avis de sagesse de la commission?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Oui, sagesse positive, monsieur le président! (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 70 rectifié *sexies*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 37.

L'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, est ainsi libellé:

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, meubles 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 hydrogène ou toute autre propulsion des carbonées comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

La parole est à M. Laurent Lafon.

M. Laurent Lafon. Un certain nombre de paquebots et de navires polluants utilisent un fioul lourd, dont la teneur en soufre est 3 500 fois supérieure aux normes tolérées pour l'essence terrestre.

Cet amendement vise donc à ajouter dans la catégorie des établissements pour lesquels les villes peuvent lever une taxe de séjour la catégorie des ports de plaisance, puisque les riverains des côtes, en particulier les riverains des ports de plaisance, sont les premiers touchés par la pollution atmosphérique liée à l'usage du fioul lourd. Par ce biais, il s'agit de permettre un tarif plafond suffisamment élevé pour taxer plus fortement ces paquebots ou bateaux polluants.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il s'agit là d'un véritable enjeu de santé publique que nous avons eu l'occasion d'aborder dans le cadre de l'examen de la proposition de loi pour l'économie bleue d'Arnaud Leroy, voilà bientôt trois ans. La pollution subie par les riverains des ports n'est pas acceptable, c'est une certitude.

La mesure que tend à insérer cet amendement revient à laisser à la collectivité le choix de proposer une augmentation de taxe de séjour afin de taxer indirectement les externalités négatives ou les effets négatifs produits par ces paquebots qui n'utilisent ni hydrogène ni GNL ni toute autre propulsion décarbonée comme énergie de propulsion principale.

La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends l'esprit à l'origine de cet amendement et ce que vous visez, monsieur Lafon, mais je précise que les paquebots de croisière ne sont pas accueillis dans des ports de plaisance.

Un tel dispositif ne me semble donc pas opérant, d'autant que le Gouvernement mène une politique active au niveau de l'Organisation maritime internationale pour réduire les émissions atmosphériques des navires. Cela conduira notamment à baisser très fortement les normes, notamment celles sur les émissions de soufre, qui passeront de 3,5 % à 0,5 % en 2020.

Par ailleurs, nous soutenons le passage à une zone à plus faibles émissions, une zone ECA, en Méditerranée à 0,1 %.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je propose à Laurent Lafon de rectifier son amendement et de supprimer les mots « de plaisance ».

M. le président. Monsieur Lafon, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens demandé par la commission ?

M. Laurent Lafon. Tout à fait, monsieur le président !

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 268 rectifié *ter*, présenté par M. Lafon, Mmes Sollogoub et Férat, MM. Delahaye, Le Nay, Moga et Détraigne, Mme Vullien, MM. Bonnecarrère et Henno, Mme Billon, MM. Capocanellas, Delcros et L. Hervé et Mme Guidez, et ainsi libellé :

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 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 hydrogène ou toute autre propulsion des carbonées comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale. »

La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je soutiendrai cet amendement.

Même si on note une volonté de faire en sorte que les navires à quai passent à l'électrique, c'est loin d'être le cas. Il faut absolument trouver des incitations financières – on est plutôt dans de l'écologie positive –, pour que tous ceux qui consentent un effort ne paient pas.

Le mécanisme visé par cet amendement est extrêmement intéressant.

J'en profite pour vous signaler, madame la ministre, que le collectif transpartisan d'urgence climatique a fait de la question de la mutation des bateaux à quai vers l'électrique – cela ne concerne pas uniquement les paquebots, mais vise également d'autres bateaux de transport – une vraie priorité. Le document vous sera transmis. C'est d'ailleurs plus un enjeu de santé publique qu'un enjeu de climat ; il faut vraiment distinguer les deux et nous parlerons climat dans quelques instants : la pollution atmosphérique constitue un grave problème aujourd'hui.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Cet amendement est extrêmement pertinent, même si, en effet, il vaut mieux préférer « ports » à « ports de plaisance ».

Reste que l'on aperçoit les bateaux de près d'une dizaine d'étages du fond des boulevards de Bordeaux – tant mieux pour Bordeaux, cela amène des touristes, c'est formidable, mais c'est une nuisance qui doit permettre de générer des contreparties pour améliorer la situation.

Je souhaite évoquer le problème du mouillage des bateaux, car, si certains ports de la Méditerranée ne permettent pas à ces bateaux d'amarrer, les nuisances sont à peu près les mêmes. C'est un peu plus compliqué, parce que, par définition, le mouillage est intercommunal et ne dépend pas d'une commune propre. Ainsi, le golfe de Saint-Tropez, qui a été peint par des centaines de peintres et qui reste un joyau touristique, est encombré – tant mieux pour les boutiques riveraines – de milliers de touristes occasionnels descendus de ces navires de croisière. La pollution est tout aussi réelle que si ces bateaux étaient amarrés dans un port.

Madame la ministre, comment comptez-vous traiter la question du mouillage ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. On peut vouloir activer différents leviers fiscaux de taxes, mais je vous rappelle que, dans les ports, les navires de croisière payent déjà des droits de port, qui peuvent être modulés en fonction des normes d'émissions.

M. Gérard Longuet. Remarque intéressante !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Là, on ajoute des outils aux outils.

Faut-il préciser que les navires peuvent aussi aller ailleurs ?

M. Michel Vaspert. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me demande si multiplier les taxes est la bonne méthode, d'autant que nous sommes en train de durcir très fortement la réglementation sur le soufre et de promouvoir l'alimentation électrique quand les navires sont à quai.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Sur le principe, je suis plutôt favorable à cet amendement, mais j'en appelle tout de même à votre vigilance, mes chers collègues. À partir du moment où cette mesure est étendue à tous les ports et ne concerne plus seulement les ports de plaisance, elle risque d'avoir des effets périphériques que l'on n'a pas encore mesurés.

Je ne prendrai qu'un exemple : nombre de nos villes maritimes accueillent des voiliers traditionnels, notamment à l'occasion de grands événements, comme les *Tall Ships Races*. Ces navires seront-ils considérés, au sens du code du tourisme, comme des hébergements qui accueillent des cadets et, à ce moment-là, la taxe de séjour sera-t-elle automatiquement étendue ? Il me semble qu'une vérification s'impose.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Là encore, l'adoption de cet amendement permet d'adresser un signal fort à tous ceux qui se préoccupent énormément de la lutte contre le réchauffement climatique, et il semble que cela suscite l'intérêt de l'ensemble de l'hémicycle et non d'une seule travée.

Mme la ministre nous dit que certains outils existent déjà. Profitons de la navette parlementaire pour améliorer la réflexion et montrons que le Sénat a envoyé ce signe positif, réaliste et pragmatique comme élément fort de la lutte contre le réchauffement climatique.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est vrai que l'affectation à la taxe de séjour peut paraître iconoclaste. Mme la ministre a rappelé que d'autres sources de financement existaient pour l'accueil des bateaux dans les ports.

Au-delà des problèmes de santé publique liés à la pollution générée par ces bateaux, cela cause aussi un préjudice d'image pour les collectivités. La taxe de séjour permettra aux collectivités concernées de restaurer en partie cette image grâce à des actions de promotion de la cité.

M. le président. La parole est à M. Ladislav Poniatowski, pour explication de vote.

M. Ladislav Poniatowski. Toujours plus d'impôts, voilà qui est très écologiste !

M. Ronan Dantec. Non !

M. Ladislav Poniatowski. Je vous taquine, mon cher collègue !

Il n'en reste pas moins que, du grand débat qui vient de s'achever, il sortira encore beaucoup plus d'impôts.

M. Gérard Longuet. Il a raison !

M. Ladislas Poniatowski. Je pense que cet amendement aurait été beaucoup plus pertinent si, au lieu d'augmenter les impôts, il avait eu pour objet de diminuer la taxe de séjour des bateaux ayant un mode de fonctionnement électrique ou autre.

M. Philippe Dallier. Bonne idée !

M. Ladislas Poniatowski. Je l'aurais alors voté avec enthousiasme.

Toujours plus d'impôts ? Je n'en peux plus ! Je voterai donc contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 268 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 37.

Mme Catherine Procaccia. On voit qui est pour toujours plus d'impôts !

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Éric Gold.

M. Éric Gold. L'objectif de l'amendement de notre collègue Jean-Pierre Corbisez est d'insérer un article additionnel prévoyant la mise au point d'une stratégie de transition énergétique dans le secteur maritime, avec un objectif de propulsion neutre en émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Il s'agit de mettre la loi en cohérence avec la décision prise au mois d'octobre dernier par l'Organisation maritime internationale, aux termes de laquelle, à compter du 1^{er} janvier 2020, l'ensemble des navires commerciaux devront utiliser pour leur propulsion un fioul dont la teneur en soufre sera limitée à 0,5 %, contre 3,5 % aujourd'hui.

Cette décision marque l'engagement de ce secteur dans un processus ambitieux de transition énergétique, dans un contexte d'explosion du trafic maritime depuis une vingtaine d'années. Rien que dans l'océan Indien, cette augmentation a été de plus de 300 % depuis le début des années 2000.

Il paraît donc indispensable d'anticiper cette situation en déclinant à l'échelon national et en concertation avec les acteurs concernés une stratégie nationale pour la transition énergétique des navires.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 55 rectifié *septies* est présenté par M. Revet, Mmes Canayer et Morhet-Richaud, MM. Bonne-carrère, A. Marc et Le Nay, Mme Deromedi, M. Panunzi, Mme Bruguière, MM. Hugonet, Lefèvre et Moga, Mme Duranton, M. Cuypers, Mme Micouleau, 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.

L'amendement n° 711 rectifié *bis* est présenté par M. Dantec.

L'amendement n° 729 rectifié *quater* est présenté par Mme Tocqueville, MM. Bérít-Débat, Dagbert et Jacquín, Mme M. Filleul, MM. Houlegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Préville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal et Tissot, Mme Conway-Mouret, MM. Tourenne, P. Joly, Daudigny et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

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.

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 55 rectifié *septies*.

M. Charles Revet. En avril 2018, l'Organisation maritime internationale a pour la première fois adopté une stratégie de décarbonation ambitieuse, afin d'atteindre un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici à 2030 et d'au moins 50 % à l'horizon 2050.

Le projet de loi d'orientation des mobilités se donne pour objectif d'encourager le développement de la mobilité propre, mais, en la matière, il reste silencieux concernant le transport maritime.

Cet amendement vise donc à accompagner la transition énergétique des navires.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 711 rectifié *bis*.

M. Ronan Dantec. La différence entre cet amendement et celui qu'a présenté M. Gold tient en une question : peut-on être prêt pour la fin de 2020 ? Si c'est possible, son amendement est évidemment tout à fait pertinent.

Aujourd'hui, le transport maritime représente environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. C'est déjà plus que l'Allemagne et cela augmente extrêmement vite. D'après certaines projections, surtout si des efforts sont consentis dans d'autres secteurs, cela pourrait représenter jusqu'à 20 % des émissions de gaz à effet de serre dans quelques décennies. Autant dire qu'il s'agit d'un sujet crucial et qu'il faut une stratégie.

L'OMI a pris un engagement, qui reste toutefois très déclaratif. Des oppositions très fortes s'y font entendre, notamment de la part du Japon ou du Panama. Certains pays sont aujourd'hui extrêmement méfiants.

La régulation n'est pas impossible, dans la mesure où – on l'oublie souvent – elle porte sur la vitesse des bateaux et non sur la motorisation ou le carburant. C'est parce que l'on demande aux bateaux, notamment aux porte-conteneurs, d'aller de plus en plus vite que de plus en plus de gaz à effet de serre sont émis. Le rapport entre vitesse et émissions de gaz à effet de serre est exponentiel !

Il faut absolument une stratégie. Elle est compliquée, nous n'en doutons pas. Il faut que la France s'y engage très fortement, même si, bien sûr, elle ne pourra pas être la seule à tenir cette position.

Madame la ministre, voilà quelques instants, vous avez parlé de concurrence pour les paquebots. Cela ne me semble pas de même nature et je me permets de revenir sur votre propos. Peut-être que, sur l'aspect technique, sur

la modulation, sur les taxes portuaires, c'est votre proposition qui sera finalement retenue. Pour autant, on ne peut pas dire que l'on n'exercera aucune pression sur les émissions polluantes des bateaux parce que ce serait prendre le risque qu'ils ne viennent pas ! Cette approche libérale ne marche plus. J'ai été un peu surpris par votre propos sur ce point précis.

En tout cas, il faut que la France s'engage et soit moteur dans ce domaine. Elle a des flottes marchandes captives ; rien ne nous empêche donc d'avancer très vite. Ainsi, la Suède est en train de faire muter la totalité de sa flotte maritime captive vers l'électrique.

M. le président. La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour présenter l'amendement n° 729 rectifié *quater*.

Mme Nelly Tocqueville. Je reprends bien évidemment à mon compte les propos de mes collègues.

Ronan Dantec l'a bien dit : il s'agit d'une urgence climatique ! Le transport de marchandises par voie maritime représente plus de 9 milliards de tonnes, soit 90 % du commerce mondial.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous sommes tous en phase sur ces questions et nous partageons les mêmes positions.

Cela étant dit, je suis très réservé sur ces amendements, car ils n'ont en réalité qu'un caractère déclaratoire. Doit-on les adopter ? Je n'y étais pas très favorable. La commission a décidé d'émettre un avis de sagesse, mais ce sera une sagesse plutôt défavorable, pour une fois.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je tiens à souligner que la France est très active au sein de l'OMI afin de donner une traduction concrète à l'engagement pris à l'échelon international concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % à l'horizon 2050 et de 40 % à l'horizon 2030.

À ce stade, et dans l'attente d'un outil tel qu'un marché du carbone, qui enverrait des signaux économiques, nous plaçons en effet pour une réduction des vitesses, ce levier étant le plus rapide pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Je rappelle par ailleurs que nous mettons également en place des mécanismes de suramortissement pour les navires dans les eaux intérieures. Nous encourageons notamment les motorisations à hydrogène ou fonctionnant au GNL.

Pour ma part, je pense qu'on peut tout à fait se rallier aux amendements identiques n° 55 rectifié *septies*, 771 rectifié *bis* et 729 rectifié *quater*. Je suggère en revanche le retrait de l'amendement n° 885 rectifié *bis*, les trois amendements identiques mettant mieux en évidence les différents niveaux d'action, à la fois au sein de l'OMI et dans le cadre de la concertation que nous menons à l'échelon national.

M. le président. La parole est à M. Michel Vaspert, pour explication de vote.

M. Michel Vaspert. J'évoquerai, à l'intention de mon collègue Dantec, ce qui se passe réellement sur le terrain aujourd'hui.

La France, vous le savez, compte de très grands armateurs, qu'il s'agisse de CMA CGM, de MSC ou d'autres. CMA CGM a commandé 30 bateaux fonctionnant au GNL. Les plus gros armateurs ont été sensibilisés à cette question, sont

engagés dans le processus et ont réduit leurs vitesses. Par ailleurs, Mme la ministre vient d'insister sur les mesures fiscales qui ont été mises en place très récemment. Il est évident que toutes ces mesures vont produire leurs effets, la prise de conscience étant générale.

Je suis prêt à voter le texte qui nous est proposé, parce que l'engagement qu'il tend à prévoir n'est pas contraignant, mais, je le répète, dans le secteur maritime, c'est parti, le processus est engagé.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous nous devons d'inscrire dans le projet de loi nos ambitions en matière de décarbonation du transport maritime, secteur ô combien responsable de pollutions et d'émissions de gaz à effet de serre, comme cela a déjà été dit.

Nous sommes attendus par la société. À l'heure où le politique est interpellé par les jeunes et les associations sur ces questions des plus urgentes, il est impératif de faire figurer de tels objectifs dans le texte, j'y insiste.

Le politique, c'est sa noblesse, doit rester crédible. Une telle inscription ne serait pas uniquement symbolique, mais elle le serait aussi. Par les temps qui courent, notre boussole est, et doit rester, l'urgence absolue qu'il y a à lutter contre le dérèglement climatique et la pollution, qui ont des effets sur notre santé et, au-delà, sur toute la vie sur Terre, en portant atteinte à la biodiversité.

M. le président. Monsieur Gold, acceptez-vous de retirer l'amendement n° 885 rectifié *bis* au profit des trois amendements identiques ?

M. Éric Gold. Oui, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 885 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 55 rectifié *septies*, 711 rectifié *bis* et 729 rectifié *quater*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 37.

Article 37 bis (nouveau)

- ① Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4311-1-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 4311-1-1 (nouveau). – Voies navigables de France conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont transmis au Parlement.
- ③ « Voies navigables de France rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Le rapport d'activité est adressé au Parlement.
- ④ « Le contrat mentionné au même premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau et du domaine public fluviaux confiés à Voies navigables de France et dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité de ce réseau et du domaine public confiés à Voies navigables de France. Il traite du développement de la logistique fluviale par le report modal et du transport de

marchandises par voie d'eau, de la contribution à l'aménagement des territoires par la valorisation de la voie d'eau et de ses abords ainsi que de la gestion hydraulique dans ses dimensions environnementales, énergétiques, de prévention des risques, d'alimentation en eau des acteurs économiques et des collectivités territoriales et de leurs groupements.

- ⑤ « Il détermine notamment :
- ⑥ « 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau fluvial fixés à Voies navigables de France ainsi que les indicateurs correspondants ;
- ⑦ « 2° La trajectoire financière de l'établissement public et l'évolution du modèle économique de la voie d'eau, en faisant apparaître les recettes propres de l'établissement, les concours financiers versés par l'État et les recettes correspondant aux contributions des autres financeurs ;
- ⑧ « 3° Les dépenses d'investissements sur le réseau fluvial, en faisant apparaître la part relative à la régénération des infrastructures, celle consacrée à la modernisation des méthodes d'exploitation et celle portant sur le développement du réseau ;
- ⑨ « 4° Les dépenses de gestion de l'infrastructure. »

M. le président. L'amendement n° 839 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Watted et Cuypers, Mme Lherbier, MM. Henno, Daubresse, Fouché et Malhuret, Mme Létard et M. Bascher, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jérôme Bignon.

M. Jérôme Bignon. Cet amendement tend à compléter le quatrième alinéa de l'article 37 bis. Il vise le contrat, instauré à l'article 37 bis, entre l'État et Voies navigables de France, VNF. Ce contrat devra formellement prévoir que VNF favorise et développe la concertation sur ses actions d'aménagement du territoire, avec l'État évidemment, mais aussi avec les acteurs économiques, au niveau régional, interrégional, national, voire européen.

La concertation est la condition de l'efficacité économique de la voie d'eau. Cet amendement vaut pour le réseau national actuel. L'élu des Hauts-de-France que je suis anticipe en disant qu'il vaudra, rapidement je l'espère, pour l'aménagement du territoire le long du canal Seine-Nord Europe. À cet égard, j'en profite, madame la ministre, pour rappeler une nouvelle fois que nous attendons tous, avec impatience, le financement de l'État.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette précision est superflue et satisfait. La rédaction du 1° de votre amendement ferait par ailleurs perdre son sens à la troisième phrase de l'alinéa 4 de l'article 37 *bis*. Qui plus est, dans le cadre du canal Seine-Nord Europe, VNF ira bien entendu à la rencontre des acteurs. J'ai eu l'occasion de rencontrer le directeur général de l'établissement et un certain nombre de responsables, qui me l'ont assuré. Mme la ministre nous le confirmera également.

Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, je vous confirme que les textes régissant VNF prévoient déjà une large concertation dans le cadre de son conseil d'administration, qui comprend des élus nationaux et locaux, ainsi que des personnalités qualifiées dans les domaines de la navigation intérieure, des transports, de l'énergie hydraulique, de la protection des milieux aquatiques et de l'aménagement du territoire. Il s'agit des articles L. 4312-1 et R. 4312-1 du code des transports.

La concertation peut aussi se dérouler dans le cadre de ses commissions territoriales en régions, lesquelles comprennent des élus locaux et des acteurs publics et privés concernés par le domaine fluvial. Ce sont les articles D. 4312-19 et D. 4312-22 du code précité.

De plus, les deux élus membres du conseil d'administration sont choisis parmi les élus locaux présidant des commissions territoriales des voies navigables.

Au-delà du conseil d'administration, l'action de VNF se déploie naturellement sur le terrain, en accompagnement des territoires et des acteurs économiques. VNF a également des échanges réguliers avec les différents partenaires européens.

Je comprends vos préoccupations, mais elles sont satisfaites. Je suggère donc le retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Hervé Marseille, pour explication de vote.

M. Hervé Marseille. L'examen de l'amendement de notre collègue Bignon me donne l'occasion de dire que, certes, les textes prévoient un tas de choses, mais que, dans la pratique, VNF fait ce qu'il veut. Il s'occupe de nombreux problèmes, mais pas des élus locaux. Pour avoir été maire pendant des années, je peux vous dire qu'on ne travaille pas avec VNF, on le subit !

Ainsi, il n'y a aucune transparence en matière d'attribution de places de bateaux en région parisienne. Quant à l'organisation de nos rives, elle dépend totalement des choix faits par VNF, voire par le port de Paris.

Certes, il y a un conseil d'administration, au sein duquel siègent des élus, il y a des commissions territoriales : formellement, il existe toutes sortes d'instances, mais, dans la réalité, VNF se comporte comme un État dans l'État, fait exclusivement ce qu'il veut et ne s'occupe pas des élus.

Au-delà des textes, il faudrait que, dans la pratique, VNF apprenne à travailler avec l'ensemble des élus, qu'il s'agisse des maires, des conseillers municipaux ou des conseils départementaux.

J'appuie donc totalement l'amendement de notre collègue Bignon, dont j'adhère à l'esprit. Au risque de me répéter, au-delà des textes formels, il faut que VNF travaille avec les élus. Si quelqu'un ici connaît la liste des candidats à l'attribution

d'une place de bateau en région parisienne, qu'il vienne me le dire ! Personne ne l'a jamais vue, les attributions se font dans l'opacité la plus totale. Les conditions de fonctionnement de VNF dans nos régions sont elles aussi totalement opaques.

M. le président. La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. J'entends bien le témoignage de notre collègue concernant plus particulièrement la liste de l'attribution des anneaux pour les bateaux à Paris. Pour ma part, je livrerai un témoignage allant à l'encontre du sien.

C'est non pas le sénateur qui s'exprime, mais l'ancien président d'un département. Mon collègue Bignon a évoqué les chemins de halage dans son département. Dans le mien, nous avons réussi à instaurer un véritable partenariat avec VNF. J'ai donc bien peur que la situation que vous décrivez, monsieur Marseille, ne soit qu'une question de personnes. Le directeur territorial peut parfois aplanir bien des difficultés, je peux en porter témoignage. Nous avons en effet réalisé un certain nombre de chantiers qui ont été considérés comme exemplaires. Ainsi, l'aménagement de l'EuroVélo 5 dans le Pas-de-Calais a été assez exceptionnel, car il a été réalisé par la voie d'eau, avec l'accord du directeur territorial. Nous le constatons régulièrement et, sur un certain nombre de sujets, je peux témoigner du fait que VNF est plutôt facilitateur que bloquant.

M. le président. La parole est à M. Christian Manable, pour explication de vote.

M. Christian Manable. À mon tour, je tempérerai quelque peu les propos de notre collègue Marseille, en toute amitié, picarde notamment.

Ayant été président du département de la Somme durant sept ans, j'ai eu affaire à VNF dans le cadre du grand projet structurant qu'est le canal Seine-Nord Europe. Je dois dire que nous avons travaillé en bonne intelligence, en bonne complémentarité. Le département avait mis à disposition de VNF ses agents chargés notamment d'un remembrement portant sur 63 communes, soit la plus grande opération foncière de France à l'époque. Nous avons réellement très bien travaillé ensemble. Je pense donc qu'il ne faut pas porter un jugement général. Le problème que vous soulevez est peut-être, comme dans d'autres circonstances, une question de personnes.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. La région Grand Est comptant près de la moitié du réseau fluvial français, je suis particulièrement sensible à ce sujet. Les politiques peuvent être localement un peu différentes en fonction des stratégies de management et de l'histoire de ce très grand établissement qu'est Voies navigables de France.

Pour ma part, je ferai deux remarques.

En premier lieu, il faudrait que cet établissement ait une plus grande visibilité financière. Alors que son programme d'investissement devait dépasser les 100 millions d'euros cette année, il a été réduit à 80 millions d'euros juste avant Noël, lors de l'examen du projet de loi de finances : c'est à ce point catastrophique que, pour la première fois, et je l'ai appris par la suite, VNF a envisagé de mettre en œuvre dès 2019 un programme de dénivation. Il ne s'agit pas d'une fermeture totale de canaux, on joue sur les mots. VNF propose aux collectivités, si elles veulent maintenir une activité fluviale réduite sur un petit capillaire ou un tout petit gabarit n'ayant

plus qu'une vocation touristique, de « travailler » avec elles, le sous-entendu étant : « Comment nous accompagnez-vous financièrement ? » VNF, je le répète, a besoin d'une réelle visibilité financière. À cet égard, nous avons fait des propositions à l'article 1^{er}, me semble-t-il. Une règle d'or doit être instituée, un financement minimum doit être accordé à cet établissement.

En second lieu, je crains que la culture de VNF ne change très vite en raison de ses contraintes financières et qu'elle ne systématiserait cette nouvelle relation avec les collectivités, espérant ainsi compléter son budget. C'est un peu triste et tout à fait inquiétant.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. J'ai une proximité géographique avec le président Marseille. Il est vrai que nos deux départements ont souvent été, à travers les voies navigables, des territoires servants de la capitale, ce qui a posé un certain nombre de difficultés.

Cela étant dit, je ne vais pas apaiser mon collègue Marseille, même si je vais me montrer extrêmement respectueux. On passe de Mme la ministre, avec le yacht et la pizza, à Hervé Marseille, qui essaie de nous mener en barque ! (*Exclamations amusées.*)

Ce que ne dit pas Hervé Marseille, c'est que, indéniablement, il défend un point de vue politique, comme d'habitude. (*M. Roger Karoutchi s'exclame.*)

Certes, le constat qu'il fait est juste : il existe des décalages entre les besoins et les aspirations des collectivités territoriales et leur reconnaissance par Voies navigables de France, et donc des dysfonctionnements. C'est vrai tant dans les Hauts-de-Seine que dans le Val-de-Marne. Je connais particulièrement la situation d'Ivry-sur-Seine, où les discussions sont parfois extrêmement ardues.

De son diagnostic, notre collègue tire la conclusion qu'il faut voter l'amendement. Or, cher collègue, cet amendement ne tend pas à prévoir que les collectivités territoriales doivent être mieux reconnues lors de leurs discussions avec Voies navigables de France, il vise à prévoir une concertation étroite avec les acteurs économiques, et d'abord avec eux. Or nous avons un point de vue différent sur cette question – rien de grave : il y a ceux qui pensent qu'on va réguler l'action publique en faisant intervenir le privé, en l'occurrence dans la gouvernance de Voies navigables de France, et ceux qui poussent à accroître l'efficacité de l'action publique. Ce sont là deux projets différents.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bignon, pour explication de vote.

M. Jérôme Bignon. Je ne pensais pas, monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, que cet amendement susciterait autant de débats ! (*Sourires.*) Mais je me réjouis d'avoir posé une question ayant permis d'enrichir notre réflexion.

J'imagine que Voies navigables de France ne manquera pas de lire le compte rendu de nos débats et que Mme la ministre ne manquera pas de leur en faire part. J'ai entendu des réactions positives, des points de vue différents. En l'état, il me semble que la sagesse est de retirer cet amendement, compte tenu des assurances qu'a données Mme la ministre et des textes qu'elle a évoqués, lesquels prévoient déjà une concertation.

Peut-être notre débat permettra-t-il à VNF de prendre conscience qu'une coopération avec les acteurs territoriaux et, éventuellement, avec les acteurs économiques serait utile et efficace, à moins que cela ennuie beaucoup nos collègues communistes...

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas que cela le problème !

M. Jérôme Bignon. Somme toute, il n'est pas très intéressant de créer des plateformes sans acteurs économiques.

Mme Éliane Assassi. Le problème, c'est d'introduire le loup dans la bergerie !

M. Jérôme Bignon. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 839 rectifié *quinquies* est retiré.

Je mets aux voix l'article 37 *bis*.

(*L'article 37 bis est adopté.*)

Chapitre III

OUTILS DE FINANCEMENT, DE RÉGULATION ET DE MODERNISATION

Article 38

- ① I. – À la fin de l'article L. 2142-1 du code des transports, les mots : « est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 » sont remplacés par les mots : « a été confiée dans la région Île-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6 ».
- ② II. – L'article L. 2142-2 du code des transports est ainsi rédigé :
 - ③ « *Art. L. 2142-2.* – Dans la région Île-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement liée ou connexe aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »
 - ④ III. – L'article L. 2142-5 du code des transports est ainsi modifié :
 - ⑤ 1° Au premier alinéa, les mots : « construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes » sont remplacés par les mots : « exercer les mêmes missions que celles mentionnées à l'article L. 2142-2 » ;
 - ⑥ 2° Le second alinéa est supprimé.
 - ⑦ IV. – L'article L. 2142-7 du code des transports est ainsi modifié :
 - ⑧ 1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
 - ⑨ « Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du

Conseil peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 du même règlement. » ;

⑩ 2° Le dernier alinéa est supprimé.

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

Mme Éliane Assassi. L'horizon fixé par l'Union européenne dans le domaine des transports est, depuis des décennies, toujours le même : l'ouverture à la concurrence, toujours la concurrence, encore la concurrence...

Bien évidemment, vous le savez, nous n'adhérons pas à une telle vision pour un secteur clé dans la lutte contre le changement climatique et pour la transition écologique. Ce secteur nécessite une maîtrise publique forte, car il est garant de l'exercice d'un droit, celui de se déplacer.

À quelques semaines des élections européennes, nous faisons face à de très importantes questions. Notre pays peut-il accepter cette mise à mal de l'intérêt public et des opérateurs historiques, comme la RATP, leur démantèlement et le partage du gâteau avec d'autres, sans que, en contrepartie, soient posées des exigences en termes de satisfaction des besoins ?

L'avenir, pour les transports urbains, est-ce, d'un côté, une multitude d'opérateurs dans les secteurs où la rentabilité est assurée, et, de l'autre, des secteurs désertés, personne ne répondant aux appels d'offres ?

Pour notre part, nous considérons que l'intérêt public doit être remis au cœur de la réponse politique. Comment répondre aux besoins croissants de mobilité, y compris dans des zones très denses ? Selon nous, il convient qu'une offre de transport soit définie par une entreprise intégrée, faisant l'objet d'un contrôle public puissant, dont les capitaux serviraient non pas à générer un retour sur investissement, mais simplement à répondre aux besoins des usagers. Il s'agit là d'un véritable enjeu. Pour y faire face, il faut plutôt des financements nouveaux qu'une multiplication des opérateurs, cette option étant porteuse de risques lourds en termes de cohérence de l'offre et de sécurité.

Pour toutes ces raisons, nous attendons du Gouvernement qu'il porte une autre voix auprès des instances européennes et qu'il fasse valoir l'exception française, pour les services publics et l'intérêt général. Nous souhaitons que ces secteurs soient soustraits au tout-marché et à l'exigence de rentabilité, incompatibles avec toute idée d'aménagement du territoire et, surtout, de solidarité.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, sur l'article.

Mme Laurence Cohen. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous abordons avec cet article 38 l'un des points durs selon nous de ce texte, comme vient de le souligner ma collègue Éliane Assassi.

Vous le savez, nous sommes opposés à l'ouverture à la concurrence imposée par le règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, dit « règlement OSP », pour obligations de service public, car nous sommes convaincus qu'elle va entraîner une dégradation de la qualité du service. Très souvent, ce sont en effet les entreprises moins-disantes qui remportent les appels d'offres.

Certes, la concurrence des lignes de métro, de bus et de RER a été actée en Île-de-France, à différentes échéances, que je ne rappellerai pas ici. L'article 38 vise à permettre à la

RATP de s'insérer parfaitement dans ce champ concurrentiel. Pour cela, vous modifiez les articles L. 2142-1 et L. 2142-2 du code des transports, qui définissaient jusqu'à présent les missions de la RATP. Il s'agit de lui permettre de créer des filiales en Île-de-France pour pouvoir exploiter de futures lignes et fournir d'autres services de transport – covoiturage, autopartage, vélos ou scooters en libre-service, billetterie, retrait de colis, etc. Bref, on élargit son périmètre pour une rentabilité tous azimuts, si j'ose m'exprimer ainsi.

Pour l'heure, l'article L. 2142-5 ne rend possible la constitution de filiales qu'en province et à l'international, ce qui permet à RATP Dev, filiale de la RATP, d'être présente dans 14 pays et plusieurs villes de France.

Lorsque j'étais administratrice du STIF, ex-Syndicat des transports d'Île-de-France, devenu depuis Île-de-France Mobilités, notre groupe défendait l'idée que ces investissements à l'étranger ne devaient pas se faire au détriment des missions premières, à savoir le réseau francilien, dont on connaît les dysfonctionnements actuels, faute d'investissements de l'État pendant des années.

Pour nous, cette filialisation de la RATP, au détriment d'une entreprise unifiée, est une véritable attaque contre le service public. Les salariés de la RATP, avec qui nous discutons, savent très bien que l'ouverture à la concurrence n'est qu'un prétexte pour imposer une productivité accrue, laquelle se traduirait par des centaines de suppressions d'emplois, la remise en cause des conditions de travail, un recul des droits, et ce au nom de la compétitivité.

Nous aurons l'occasion d'en reparler lors de l'examen de l'article 39. Pour l'heure, vous l'avez bien compris, nous sommes fondamentalement contre cet article.

M. le président. L'amendement n° 185, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Par cohérence et dans le droit fil des interventions de mes collègues, cet amendement vise à supprimer l'article 38.

Nous abordons ici la question de l'avenir de la RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Pour faire face à ce changement d'organisation des transports urbains en Île-de-France, chantier dans lequel l'Europe s'est encore une fois invitée, puisqu'il s'agit de se conformer au règlement OSP, le Gouvernement organise, comme l'ont dit Éliane Assassi et Laurence Cohen, le démantèlement progressif de la RATP.

Ainsi, l'ensemble de l'offre va faire l'objet d'une stratégie d'allotissement par Île-de-France Mobilités, ce qui mettra brutalement fin au monopole de la RATP pour l'exploitation des lignes de bus. De l'aveu même des représentants de cette entreprise, ce changement sera extrêmement brutal. Nous y reviendrons lors de l'examen d'autres articles.

Sur le fond, nous estimons que le morcellement de l'entreprise historique, qui sera *in fine* obligée de recourir à la filialisation de ses activités du fait de la politique des autorités organisatrices et de recourir à des sociétés dédiées, est le signe d'une privatisation rampante. Pour notre part, nous considérons qu'une société intégrée est un gage de performance. L'éclatement de la RATP en une myriade de filiales, parfois – pour ne pas dire souvent ! – concurrentes entre elles, n'a

pas de sens à nos yeux. Le risque est de mettre à mal la cohérence globale de l'offre et la mise en œuvre d'une véritable chaîne du transport répondant aux besoins croissants d'intermodalité entre modes lourds – RER et métro –, sujets dont nous avons précédemment débattu. C'est là une question de nature politique entre nous : quelle chaîne du transport voulons-nous ?

Nous nous inscrivons en faux contre ce processus de dévitalisation de l'EPIC RATP. Que va-t-il se passer en effet ? On va le cantonner aux missions de service public pas ou peu rentables, quand la filialisation des activités rentables sera, elle, donnée à des entreprises privées, bien évidemment.

À ceux de nos collègues qui connaissent le sujet, notamment les élus d'Île-de-France, Laurence Cohen et Roger Karoutchi, qui ont longtemps siégé au STIF, je dis que l'EPIC RATP va devenir le gestionnaire des infrastructures, le GDI, du réseau ferré, soit 1 800 agents. De manière rampante, du fait de la filialisation, on va se retrouver avec des contrats de travail au rabais signés par des entreprises privées.

Mme Éliane Assassi. Eh oui !

M. Pascal Savoldelli. À titre d'exemple, dans le Val-de-Marne, monsieur Lafon, je citerai la ligne T9, qui va relier Paris à l'aéroport d'Orly. Nous avons d'abord eu le site propre, nous avons maintenant le tramway, et nous sommes heureux de bénéficier de cette mobilité. Mais que va-t-il se passer ensuite ? Qui va travailler sur le chantier d'exploitation ? D'après ce que je sais, ce seront des entreprises privées, certes européennes, italiennes ou espagnoles : elles signeront des contrats au rabais.

M. le président. Il faut conclure !

M. Pascal Savoldelli. Telles sont les raisons pour lesquelles nous souhaitons la suppression de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Permettez-moi de rappeler que l'ouverture à la concurrence est un fait.

Cet amendement est contraire à la position de la commission, qui a validé l'article 38, lequel permettra à la RATP de se transformer, de s'insérer pleinement dans son environnement concurrentiel pour faire valoir ses atouts, qui sont nombreux, y compris dans des secteurs connexes aux services de transport. La suppression de cet article fragiliserait la RATP dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, ce que, comme la commission, je ne souhaite pas. L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous ne partageons pas la même vision. Vous, vous considérez que c'est à la RATP, ou à la SNCF – et cela rejoint les débats que nous avons eus sur le nouveau pacte ferroviaire –, de définir l'offre de transports publics. Moi, je considère que c'est aux collectivités de définir les offres de service public, et donc aux autorités organisatrices. Nous avons donc effectivement une différence d'approche.

L'article 38 prend en compte l'exigence d'Île-de-France Mobilités d'avoir des filiales dédiées afin de pouvoir répondre aux appels d'offres qui seront organisés. Il vise donc à permettre à la RATP de créer des filiales. À défaut, la RATP serait exclue des futurs appels d'offres, concernant notamment le réseau de bus.

Vous indiquez que tout cela va entraîner un dumping social ; vous donnez l'impression que tout cela se ferait sans cadre social. Or l'objet de l'article 39 est précisément de compléter ce qui a été voté il y a plus de dix ans, sans se préoccuper alors du cadre social de l'ouverture à la concurrence pour les services de la RATP, et de prévoir un cadre social territorialisé. Il s'agit de faire en sorte que l'ouverture à la concurrence permette la prise en compte des règles sociales applicables dans le secteur des transports.

Je vous prie donc de bien vouloir retirer votre amendement, monsieur le sénateur ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Pour ma part, je ne suis pas, et c'est le moins que l'on puisse dire, un fou furieux de la privatisation. J'ai fait voter ici même un amendement contre la privatisation d'Aéroports de Paris. Sur les services publics de transport, j'ai toujours été assez tempéré. Mais voilà, c'est ainsi, il y a déjà plus de dix ans, il a été décidé au niveau européen que les entreprises ne pouvaient pas rester en situation de monopole et qu'il fallait ouvrir le secteur des transports à la concurrence.

Dès lors, deux politiques sont possibles. Soit on est hostile aux décisions européennes successives, comme en témoignent les prises de position exprimées au travers des interventions sur l'article et de la présentation de l'amendement, et l'on dit : « C'est non ! » Soit, comme j'ai essayé de le faire avec le président Huchon pendant des années et comme nous continuons de le faire, nous faisons face à ce qui va arriver, car l'ouverture à la concurrence va se produire, et nous réfléchissons aux moyens d'obtenir le maximum de garanties, pour que les personnels ne perdent pas leurs droits, pour que l'entreprise publique de transport RATP maintienne son rang, pour que l'offre publique de transport soit préservée, pour que, en définitive, la RATP conserve son leadership.

Je ne dis pas que c'est facile, je dis seulement que s'opposer frontalement, en disant : « c'est non ! », c'est prendre le risque que la Commission européenne ou d'autres nous disent un jour que nous avons eu dix ou quinze ans pour nous préparer, tant pis pour nous si nous ne sommes pas prêts.

Je comprends tous les débats, mais je dis : « Attention ! » Même si je ne suis pas forcément d'accord avec toutes les décisions européennes, je pense qu'il faut obtenir le maximum de garanties, négocier et préserver les droits sociaux. Viendra un jour où nous serons au pied du mur. Si nous n'avons rien préparé, rien mis en place, ce sera désastreux pour le personnel, comme pour l'entreprise de transports publics.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Je veux lever un malentendu : il n'y a pas, d'un côté, le groupe CRCE qui veut que la RATP s'occupe de tout et, de l'autre, la ministre qui défend les autorités organisatrices. C'est un faux débat, d'autant que nous sommes partie prenante des autorités organisatrices, au sein desquelles nous siégeons en qualité d'élus.

Le problème est de savoir si l'ouverture à la concurrence est une bonne chose pour la qualité des transports, les services rendus à la population et les conditions de travail des personnels de la RATP. Sur ces points, en effet, nous avons des divergences, madame la ministre.

Nous ne sommes pas en train de nous arc-bouter, car c'est en nous mobilisant que nous obtenons des avancées. Par exemple, en Île-de-France, lorsqu'un débat s'est engagé sur l'opportunité d'ouvrir la ligne de bus T Zen à la concurrence, nous avons soutenu qu'il ne s'agissait pas d'une ligne nouvelle et nous avons obtenu qu'elle reste dans le domaine public. Quand on veut politiquement, on peut faire bouger les lignes. Excusez-moi de vous le rappeler de nouveau, madame la ministre, mais nous sommes à quelques encablures des élections européennes. C'est donc le moment de changer les règles!

Mme Éliane Assassi. Absolument!

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Vous avez raison, madame la ministre: nous n'arriverons pas à nous mettre d'accord. Autant en convenir de façon apaisée.

Au demeurant, je salue votre travail: en dix-huit mois, vous aurez ouvert à la concurrence la SNCF et la RATP et préparé le démantèlement de ces deux entreprises publiques que vous connaissez bien.

D'expérience, dans cinq ou dix ans, pour des raisons de compétitivité, on nous proposera d'aller vers une privatisation de ces ex-entreprises publiques, lesquelles auront été entre-temps partiellement rachetées grâce à des ouvertures du capital. On connaît cela par cœur!

Vous contestez le risque de dumping social, madame la ministre. Mais nous avons déjà, en Seine-Saint-Denis, l'exemple du tram-train T11 Le Bourget-Épinay, géré par Transkeo, une filiale de la RATP. Je viens de relire les déclarations faites par les dirigeants il y a deux ans, et l'on voit que le choix était justifié par des questions de cadences et de salaires. Cela coûte en effet moins cher de faire exploiter une ligne par les salariés d'une filiale privée que par des employés sous statut.

Monsieur Karoutchi, j'ai un point de désaccord majeur avec vous. Vous parlez de l'Union européenne comme d'un OVNI qui produirait des décisions auxquelles nous devrions nous conformer. Je rappelle que la plupart des partis politiques auxquels nous pouvons les uns et les autres adhérer sont représentés au Parlement européen, et que les députés de votre sensibilité politique, regroupés au sein du PPE, ont voté des deux mains l'ensemble des quatre paquets ferroviaires. Et il en va de même du parti socialiste européen! Seul notre groupe s'est opposé à ces textes européens.

Par souci de cohérence, nous ne tenons pas de double discours au Sénat et au Parlement européen. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain.*) Je ne dis pas cela par esprit de polémique; c'est juste la vérité! (*Mme Éliane Assassi marque son approbation.*)

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Depuis le début de la discussion, personne dans cet hémicycle n'a remis en question l'organisation des transports par les collectivités territoriales. Quatre élus, issus de bords politiques différents, viennent d'ailleurs de le rappeler. Nous sommes tous d'accord sur ce point, madame la ministre, et ce n'est donc pas la question.

La clarté démocratique exige d'identifier précisément notre différend. Nous ne pensons pas que la RATP, société intégrée, doive décider à la place des collectivités territoriales. En revanche, nous pensons que la RATP a une force d'exploitation, de maintenance, de gestion des espaces, d'ingénierie et de recherche, et nous concevons la trajectoire transport avec un tel groupe uni, cohérent et intégré. Voilà le sujet du débat! La filialisation aura pour effet de dissocier ces différentes missions, dans une logique de profit et de rentabilité.

Enfin, il faut des garanties pour les personnels. Nous aurons des personnels sous statut privé puis, au final, de façon insidieuse, des contrats de travail au rabais, comme c'est déjà le cas dans d'autres pays d'Europe. Il faut l'assumer et le dire, aux salariés actuels qui posent la question de la dimension sociale, mais aussi à la population, car certains de nos enfants seront demain en concurrence avec ces jeunes Européens qui, faute d'alternative, ont accepté ces contrats au rabais. Ils s'éloigneront alors du droit commun social.

Comme vous le voyez, madame la ministre, nous sommes soucieux de la cohésion sociale de notre pays. N'ajoutons pas de la violence à la violence, que celle-ci soit institutionnelle ou d'une autre nature.

M. le président. La parole est à M. Laurent Lafon, pour explication de vote.

M. Laurent Lafon. J'imagine la perplexité de nos collègues provinciaux face à ce débat. En effet, la situation que nos amis communistes ont l'air de redouter existe depuis des années en province, et je ne crois pas que la qualité du service public de transports soit supérieure en Île-de-France.

Notre collègue Pascal Savoldelli estime que la maîtrise des transports par les collectivités est totale en Île-de-France. Très honnêtement, pour l'avoir vécu, comme un certain nombre d'entre nous dans cet hémicycle, la situation de monopole de la RATP ne permettait pas à l'ex-Syndicat des transports d'Île-de-France de maîtriser véritablement la situation.

Le dialogue n'était pas complètement équilibré et, de ce point de vue, il me semble que les collectivités d'Île-de-France ont tout intérêt à l'ouverture à la concurrence.

Quant à la RATP, connaissant la qualité de cette entreprise, je suis sûr qu'elle saura s'adapter à cette nouvelle organisation.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je ferai une analogie avec la SNCF. L'an dernier, lors du débat parlementaire, nous avons défendu une position assez claire de maîtrise publique des services publics et d'efficacité de la dépense publique.

Nous ne sommes absolument pas dans le dogme ultralibéral de baisse à tout prix de la dépense publique, qui a surtout pour conséquence d'affaiblir encore nos concitoyens les plus précaires.

Mais cela ne signifie pas que le politique doive nécessairement tout gérer directement, en régie. On le voit dans les transports urbains: grâce à la loi d'orientation des transports intérieurs, ou LOTI, dans les années quatre-vingt, certaines autorités organisatrices des transports ont su s'acculturer à ces questions et gérer avec efficacité des réseaux de transport.

Dans le cas de la SNCF, la réforme s'est accompagnée d'une belle mobilisation sociale, qui a clairement permis d'éviter des dégâts trop importants sur le statut des agents. Il y avait en effet une vraie volonté, comme on le voit ici, de casse de certains statuts et de précarisation des travailleurs.

Cette perspective de filialisation de la RATP est assez inquiétante. On va certes reprendre la notion de « sac à dos social », mais j'ai l'impression que, dans la négociation, nous ne partons pas du même point que lors du débat sur la SNCF.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, nous ne sommes pas d'accord sur beaucoup de sujets, mais, pour la clarté des débats, essayons de ne pas déformer les faits. L'exemple de Transkeo ne préjuge en rien des conditions d'ouverture à la concurrence en Île-de-France, puisque c'est une filiale de la SNCF, qui opère sur une ligne attribuée à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de son monopole. C'est donc un choix de la SNCF, sans lien avec le débat d'aujourd'hui.

Plus fondamentalement, disons-le clairement, nous ne sommes pas en train de débattre de l'ouverture à la concurrence des réseaux de la RATP, laquelle a été votée voilà plus de dix ans. L'article 39 du texte vous proposera de préciser le cadre social dans lequel cette ouverture à la concurrence s'effectuera. Après de nombreuses réunions de concertation avec les représentants des salariés de la RATP et du secteur en général, nous vous proposons un cadre social de haut niveau pour accompagner cette ouverture à la concurrence.

Ne nous trompons pas de débat !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 185.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 186, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Par cet amendement, nous souhaitons garantir, pour des raisons de cohérence du réseau et de l'offre, le fait qu'Île-de-France Mobilités ne puisse imposer dans les appels d'offres qu'il lance pour l'exploitation des lignes la clause dite de la « société dédiée ».

En effet, l'instauration de telles clauses empêcherait de fait l'EPIC RATP, en tant que tel, d'exploiter ces lignes, organisant ainsi son démantèlement progressif et, à terme, son explosion.

L'entreprise historique serait ainsi obligée, pour pouvoir répondre et poursuivre l'exploitation d'un service qu'elle opérait déjà avant, de filialiser cette activité, participant ainsi à son éclatement.

Nous considérons que cette pratique de « société dédiée », qui tend à se généraliser, n'apporte aucune plus-value en termes de qualité de l'offre.

Le législateur doit donc encadrer son utilisation pour qu'elle ne soit pas utilisée comme un outil de déstabilisation de l'opérateur historique.

Pour toutes ces raisons, nous proposons d'interdire ces pratiques qui nous apparaissent discriminatoires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je le rappelle, l'ouverture à la concurrence est actée depuis 2009 et, dans ce cadre, une grande liberté est laissée à l'AOM, en l'occurrence Île-de-France Mobilités. J'approuve ce choix.

L'autorité organisatrice pourra ainsi demander aux candidats de se constituer sous la forme juridique qui lui paraît la plus adaptée aux lignes de services de transport qu'elle doit mettre en concurrence.

Par ailleurs, la commission a validé la possibilité pour la RATP de constituer des filiales sans condition de forme juridique particulière, ce qui offre de la souplesse à l'ensemble des acteurs, notamment à la RATP.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne vois pas pourquoi le Parlement empêcherait Île-de-France Mobilités, comme toutes les autorités organisatrices en France, de définir le cadre juridique adapté pour s'assurer de l'équité de la concurrence et obtenir le maximum de transparence, ce que permet notamment une filiale.

L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Puisque nous débattons de la filialisation, madame la ministre, je voudrais recueillir votre avis, éclairé par votre expérience professionnelle.

La RATP va entrer dans la concurrence libre et non faussée par la filialisation. Les marchés d'appels d'offres à la concurrence seront-ils onéreux ? La question est importante, car ces derniers seront en effet nourris par le capital non démantelé de la RATP, à l'heure où l'on nous parle de faire des économies et d'avoir la meilleure gestion possible.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne comprends pas la question...

M. Roger Karoutchi. Moi non plus !

M. Pascal Savoldelli. On ne se comprend peut-être pas aujourd'hui, madame la ministre, mais l'histoire répondra pour vous lorsque les marchés d'appels d'offres seront réellement destinés à des filiales choisies au niveau européen.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 186.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 188, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après le mot :

filiales

insérer les mots :

sous forme d'établissement public industriel et commercial

La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Par cet amendement de repli, nous proposons que la capacité de filialisation, accrue par cet article concernant la RATP, soit corrélée à la forme juridique de la filiale.

Nous rejoignons là des débats que nous connaissons bien dans cet hémicycle, qui nous ont occupés notamment lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire sur le maintien ou non de capitaux à 100 % publics au sein des opérateurs historiques.

À nos yeux, la forme de l'EPIC est la plus sécurisante, car elle est intrinsèquement liée à l'exclusivité de capitaux publics, l'évolution de capital ne pouvant passer que par le changement de statut, et donc par la loi.

Afin de sécuriser la création de filiales et d'encadrer leur activité, nous proposons donc de limiter cette possibilité à la création de filiales sous la forme d'EPIC, évitant ainsi la dilution de l'opérateur historique dans une myriade de sociétés à capitaux publics et privés qui capteraient des décennies d'investissements publics financés par l'impôt de nos concitoyens depuis des années.

Le contexte du projet de loi Pacte, récemment discuté au Sénat, nous rend d'ailleurs extrêmement vigilants. En organisant de nouvelles privatisations, il laisse à penser que ce gouvernement, après d'autres, est particulièrement sensible à la philosophie consistant à appliquer progressivement la loi du « marché pur » à l'ensemble des activités humaines.

Dans un article paru en mars 1998 dans *Le Monde diplomatique*, Pierre Bourdieu définissait l'essence du néolibéralisme comme « un programme de destruction des structures collectives capables de faire obstacle à la logique du marché pur ».

Ce texte, après d'autres, franchit un pas de plus vers ce marché pur, une notion ni de droite ni de gauche, tout simplement libérale. Nous sommes bien là dans un débat philosophique de fond !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement soulève plusieurs difficultés.

Tout d'abord, la création d'un établissement public relève du pouvoir réglementaire, et non de la loi.

Ensuite, en restreignant la possibilité pour la RATP de constituer des filiales sous la forme de SA ou de SAS, on limite son champ d'action et on fragilise la RATP, qui devra s'adapter à la nouvelle donne de cette concurrence.

Enfin, cet amendement est contraire à la position de la commission.

En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vous le savez, aucun lien n'est possible entre deux EPIC. En imposant à la RATP de répondre au travers d'une structure qui aurait le statut d'EPIC, on remettrait en cause l'unité de la RATP, ce que je ne peux évidemment pas cautionner.

En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 188.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'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. Savol-delli, est ainsi libellé :

Alinéa 3

1° Supprimer les mots :

ou indirectement

2° Après le mot :

missions

supprimer la fin de cet alinéa.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Nous souhaitons que les filiales créées par la RATP pour répondre aux appels d'offres dans le cadre de la concurrence ne puissent exercer statutairement que des activités en lien direct avec leurs différentes missions, et non en lien indirect, comme le prévoit le présent article.

Manifestement, cet article rompt avec le principe de spécialité auquel est astreinte la RATP. Il prévoit ainsi que l'entreprise historique peut, elle-même ou par la voie de ses filiales, parfois même en se faisant concurrence, construire, aménager des réseaux, exploiter des lignes et fournir d'autres services de transport. Jusque-là, nous sommes à peu près d'accord... Mais elle peut également exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ces différentes missions, notamment toute opération d'aménagement et de développement connexe aux infrastructures de transport.

Nous considérons pour notre part qu'il n'appartient pas à la RATP, ni même à ses filiales, de devenir aménageur. Être opérateur de transport, c'est déjà une mission lourde, avec des besoins et des enjeux suffisamment pressants pour ne pas s'écarter de ses missions d'intérêt général.

Cette course à la diversification, dans des secteurs où la RATP n'a pas de compétences propres, nous paraît particulièrement hasardeuse.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Comme pour les amendements précédents, l'avis est défavorable, pour les mêmes raisons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je trouve assez curieuse l'idée de vouloir priver la RATP de la capacité de créer des filiales sur des missions connexes à son objet principal, une possibilité qui existe maintenant depuis des années et que la RATP a utilisée, à bon escient me semble-t-il, pour développer des activités complémentaires utiles.

Quant aux missions d'aménagement, la RATP s'en charge très bien, là encore au travers d'une filiale. C'est notamment l'occasion pour elle de réaliser des dépôts de bus bien insérés dans la ville. Il est important de conforter cette compétence exceptionnelle de la RATP. Les opérations d'aménagement qu'elle mène conjuguent développement durable et utilisa-

tion rationnelle du foncier dans les centres-villes, ce qui permet aussi de réaliser des équipements publics et des logements.

En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 187 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote sur l'article.

Mme Éliane Assassi. Madame la ministre, nous avons travaillé sur ce texte et nous avons bien compris qu'il n'était pas question d'ouverture à la concurrence.

Nous avons voulu démontrer en quoi nous étions défavorables à l'atomisation de la RATP, et vous nous avez expliqué pourquoi le Gouvernement y était favorable.

Heureusement que nous avons déposé des amendements sur cet article 38, sans quoi il serait complètement passé inaperçu !

Pour finir d'attirer l'attention sur cet article, nous avons déposé une demande de scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix l'article 38.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 71 :

Nombre de votants	342
Nombre de suffrages exprimés	325
Pour l'adoption	309
Contre	16

Le Sénat a adopté.

Articles additionnels après l'article 38

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 177, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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 l'article L. 1241-1 qui ont été créés avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Par cet amendement de cohérence, nous proposons de revenir sur les dispositions de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, qui a posé le principe d'ouverture à la concurrence des transports et le calendrier de celle-ci.

L'article L. 1241-6 du code des transports dispose ainsi que les monopoles publics se terminent le 31 décembre 2024 pour les services réguliers de transport routier, le 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par tramway et le 31 décembre 2039 pour les autres services réguliers de transports guidés. Enfin, pour les services de transport scolaire, les services de transport à la demande, les services de transport des personnes dont la mobilité est réduite et les services réguliers de transport public fluvial de personnes, le monopole se termine à la date d'échéance ou de résiliation des conventions en cours et, en tout état de cause, avant le 31 décembre 2024.

Nous souhaitons en finir avec toute injonction de libéralisation qui pénalise les usagers et les territoires.

M. le président. L'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. Cuypers, Courtial, Daubresse et Darnaud, Mmes Deromedi, Di Folco et Duranton et MM. B. Fournier, Genest et Laménie, est ainsi libellé :

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 ; ».

La parole est à M. Mathieu Darnaud.

M. Mathieu Darnaud. Les conditions d'ouverture à la concurrence pour les réseaux routiers d'Île-de-France envisagées comportent de nombreux risques. Une solution d'ouverture progressive, équitable et efficace doit être trouvée, en concertation avec l'ensemble des transporteurs.

Progressive, une solution optimisée et gérable pratiquement semblant possible sur une période allant de 2022 à 2026.

Équitable, car il faut qu'une ouverture progressive intervienne avec, pour chaque vague, un équilibre entre les opérateurs.

Opérationnelle, les transferts de contrats entre opérateurs nécessitant la mise en œuvre de dispositifs *ad hoc* afin de permettre le transfert de salariés entre entreprises ayant des cadres sociaux distincts. Ces dispositifs devront être déclinés par des accords sociaux devant être adoptés avant le transfert des contrats.

Efficace, sachant qu'il faut définir les vagues en tenant compte à la fois des ouvertures des nouvelles lignes de métro, des réorganisations nécessaires des réseaux permettant de passer d'une logique d'opérateur à une logique de bassin de vie et des événements internationaux qui seront organisés par la France, en particulier les jeux Olympiques de 2024.

Cet amendement vise donc à assurer les meilleures conditions d'ouverture à la concurrence des réseaux routiers franciliens.

M. le président. L'amendement n° 596 rectifié *bis*, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillle et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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 1^{er} 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'offres 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. »

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il convient de préciser que, concernant la région Île-de-France, les différentes phases de l'ouverture à la concurrence pour les lignes de bus vont représenter un chantier immense et, sans doute, le marché du siècle, avec 1 225 lignes, 406 millions de voyageurs transportés chaque année, une quarantaine de lots. Il nous paraît

donc nécessaire de prévoir une certaine progressivité et, surtout, des modalités de suivi pour veiller à un juste encadrement du processus.

Dans cette perspective, l'amendement a pour objet de reporter la date de la première ouverture à la concurrence dans les conditions de droit commun, afin de laisser le temps de créer les conditions d'une équité entre opérateurs, cet objectif n'étant en effet pas atteignable, selon nous, avant 2025.

Pour y parvenir, il est proposé de tester le nouveau système à mettre en place en effectuant des expérimentations afin de pouvoir en analyser les retours, y compris en ce qui concerne l'encadrement social des salariés.

Ce n'est que sous le bénéfice de telles expérimentations qu'une ouverture globale de ces marchés pourra se faire dans le cadre d'une concurrence socialement régulée et économiquement non faussée.

M. le président. Les amendements n° 850 rectifié *bis* et 283 rectifié ne sont pas soutenus.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 177, 93 rectifié *bis* et 596 rectifié *bis* ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Tout d'abord, je rappelle que l'ouverture à la concurrence est entérinée depuis 2009 et qu'il s'agit d'un engagement européen pris par la France.

La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, dite ORTF, du 8 décembre 2009 prévoit l'attribution par Île-de-France Mobilités des nouveaux services de transport après mise en concurrence et fixe des dates de fin aux droits d'exploitation illimités dont jouissait la RATP. Ces dates sont les suivantes : le 31 décembre 2024 pour les autobus, le 31 décembre 2029 pour les tramways, le 31 décembre 2039 pour les métros et RER que la RATP exploite, c'est-à-dire soixante-seize kilomètres de la branche sud du RER A à partir de Nanterre-Préfecture et quarante kilomètres de la branche sud du RER B à partir de la gare du Nord.

L'amendement n° 596 rectifié *bis* est satisfait, puisque l'ouverture à la concurrence interviendra dans les faits le 1^{er} janvier 2025.

Ensuite, de telles dispositions n'ont pas leur place dans cet article du code des transports, qui détermine les missions et le statut de la RATP. Les expérimentations et mesures de suivi proposées me paraissent lourdes et superflues.

Par ailleurs, aucune demande n'a été formulée par Île-de-France Mobilités pour repousser l'ouverture à la concurrence. L'AOM se prépare, et cela commencera dès 2022 avec le réseau Optile.

Enfin, nous disposons encore de cinq ans pour traiter le cas des bus circulant sur le réseau historique.

La commission demande le retrait de ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement n° 177 vise à supprimer l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport collectif en Île-de-France. Or cette ouverture à la concurrence est rendue nécessaire par le règlement OSP. Ce sera l'occasion de recevoir des offres de nouveaux opérateurs, ce qui sera stimulant pour la RATP. Pour ma part, j'ai toute confiance dans la capacité de la RATP à répondre de manière compétitive à ces appels d'offres. L'avis est défavorable.

Les autres amendements ont pour objet de revoir les calendriers d'ouverture à la concurrence, que ce soit pour mieux aligner les calendriers d'Optile sur ceux de la RATP ou pour lisser l'ouverture dans le temps. Je comprends cette préoccupation. J'ai eu l'occasion d'échanger sur ce sujet à plusieurs reprises avec la présidente d'Île-de-France Mobilités, qui ne souhaite pas remettre en cause les calendriers tels qu'ils ont été votés voilà maintenant dix ans. On ne peut pas imaginer de les changer contre l'avis de l'AOM. L'avis est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 177.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote sur l'amendement n° 93 rectifié bis.

M. Roger Karoutchi. Si je comprends l'amendement du groupe CRCE, lequel est depuis l'origine hostile à l'ouverture à la concurrence, j'ai du mal à comprendre les autres. Nous n'avons pas découvert ces calendriers hier matin ! Les textes datent de 2009. Lorsque j'étais président de la commission des finances du conseil régional et que Jean-Paul Huchon était président et du STIF et de la région, nous avons commencé à préparer les choses. L'action de Valérie Pécresse à la tête d'Île-de-France Mobilités s'inscrit dans la continuité.

Cela fait dix ans que ce règlement européen existe ! Dans la pratique, la RATP et Île-de-France Mobilités seront prêts en 2024. Les négociations en interne ont commencé dès 2010. Laissons les choses se faire sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités, en lien avec la RATP.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 93 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 596 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 697 rectifié ter, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga et Bonnecarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat et M. Delcros, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Hervé Marseille.

M. Hervé Marseille. Cet amendement a pour objet de prévoir la représentation de la métropole du Grand Paris au conseil de surveillance de la SGP, la Société du Grand Paris.

En effet, au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris sont représentés les départements de la couronne francilienne, l'État et la région. Seuls la région et, bien sûr, l'État ont une compétence en matière de transport, mais il est légitime que chacun des départements franciliens soit représenté.

La métropole a été instaurée par la loi. On peut en penser ce que l'on veut, mais, à partir du moment où la métropole existe et où elle a un certain nombre de compétences partagées avec la région, les départements et les communes, lesquelles ne sont plus représentées au conseil de surveillance, il ne serait pas anormal qu'elle compte un représentant au sein de ce dernier, sachant notamment que, en matière d'urbanisme, certains documents partagés sont travaillés au conseil de la métropole, où sont représentées quelque 154 communes.

Cette proposition me paraît de bon sens. Si la métropole n'est pas représentée, il ne faut pas ensuite s'étonner qu'il y ait des prises de position divergentes entre la région, les départements, les communes, les intercommunalités...

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'article 8 de la loi relative au Grand Paris prévoit que des élus des collectivités territoriales siègent au conseil de la Société du Grand Paris.

Cependant, la métropole du Grand Paris ne rentre pas dans cette catégorie, puisqu'elle n'est pas à proprement parler, sur le plan juridique, une collectivité territoriale, mais un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre *sui generis*.

En outre, il n'y a pas eu de concertation préalable sur le sujet et il me paraît délicat de bouleverser les équilibres actuels, dans le contexte que nous connaissons s'agissant de la SGP.

Pour ces deux raisons, je demande le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends l'intérêt qu'il y aurait à ce que la métropole du Grand Paris soit représentée au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Il serait utile qu'il y ait une concertation sur ce point. La composition précise du conseil de surveillance relève du niveau réglementaire, et la rédaction proposée écrase la représentation des élus des collectivités territoriales au profit de la métropole du Grand Paris. Cela empêcherait, par exemple, la désignation de maires ou de présidents d'EPCI pour siéger au conseil de surveillance, ce qui serait vraiment regrettable. En l'occurrence, je rappelle que le président du conseil de surveillance est aujourd'hui un président d'établissement public territorial.

Prenons le temps d'une concertation sur cette composition pour mettre au point une rédaction adéquate. Je propose le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Marseille, maintenez-vous l'amendement ?

M. Hervé Marseille. J'entends bien l'argument de Mme la ministre, mais il n'y a plus de maire au sein du conseil de surveillance : le président de ce dernier, désigné par l'État contre l'avis des autres membres, a pris la place qui était habituellement dévolue à un maire.

Je vais retirer cet amendement, mais je trouverais opportun de réfléchir à une meilleure concertation, car la façon dont fonctionne aujourd'hui ce conseil de surveillance appelle un certain nombre d'observations.

M. le président. L'amendement n° 697 rectifié ter est retiré.

L'amendement n° 1021, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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'Île-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 Île-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. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'objet de cet amendement est de prévoir un avis conforme de l'Arafer sur la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure. Aux termes de la loi ORTF de 2009, le STIF, et désormais Île-de-France Mobilités, doit rémunérer la RATP pour ses missions de

service public, avec une part spécifiquement attribuée au titre de la mission de gestionnaire d'infrastructure. La détermination du bon niveau de rémunération de cette mission est bien sûr un enjeu crucial. Fort heureusement, les réseaux de la RATP n'ont pas fait l'objet d'une sous-rémunération, comme cela a pu être le cas pour ceux de la SNCF, et leur entretien et leur régénération ont été assurés à un bon niveau. Il est essentiel qu'il continue à en être ainsi, mais il importe de pouvoir objectiver le niveau de cette rémunération. Tel est le sens de l'introduction d'un avis conforme de l'Arafer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission se félicite que ce sujet important puisse être traité dès l'examen du projet de loi au Sénat. Nous avons travaillé en collaboration avec le Gouvernement sur ce sujet et j'ai échangé à de nombreuses reprises avec les différentes parties prenantes. L'avis est favorable, même s'il reste encore quelques éléments à défricher avant l'ouverture à la concurrence.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1021.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 38.

L'amendement n° 440 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt, Artano, Arnell et Guérini, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Olivier Léonhardt.

M. Olivier Léonhardt. La réalisation du projet du Grand Paris Express va, selon moi, renforcer le déséquilibre régional entre les départements en matière d'investissement dans les infrastructures de transport. Je sais que telle n'est pas votre analyse, madame la ministre.

Alors que les bienfaits à venir de la réalisation de ce projet pour la désaturation du réseau existant ne sont toujours pas démontrés, c'est bien l'ensemble des Franciliens, particuliers et entreprises, qui continuent à financer la Société du Grand Paris, au travers notamment de la taxe sur les surfaces de bureaux et de la taxe spéciale d'équipement.

Si le calcul du montant de la taxe sur les surfaces de bureau, étendue aux parkings commerciaux, intègre des modulations selon les territoires en fonction de critères économiques et sociaux, ainsi que selon la proximité ou l'éloignement de la zone dense, le montant de la taxe spéciale d'équipement reste injustement forfaitaire.

Il est totalement anormal qu'un habitant de grande couronne, qui passe en moyenne deux fois plus de temps dans les transports qu'un habitant de la zone dite dense et subit chaque jour le cauchemar des incidents récurrents sur les lignes du RER, s'acquitte du même montant de taxe Grand Paris. Je propose donc de moduler la taxe Grand Paris pour la rendre plus juste.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Compte tenu de la situation financière de la Société du Grand Paris et des besoins de financement du Grand Paris Express (*M. Roger Karoutchi s'esclaffe.*), une telle évolution n'est pas souhaitable à court terme. Le débat pourrait avoir lieu lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2020, après que certaines questions d'importance auront été tranchées en concertation avec l'ensemble des acteurs. Je pense en particulier à la gestion des gares du Grand Paris Express, qualifiée d'« angle mort » de la loi de 2010 par notre collègue député Gilles Carrez. L'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je sais que nous n'avons pas le même avis sur l'impact de la réalisation du réseau du Grand Paris Express, qui, j'en suis pour ma part convaincue, profitera à l'ensemble des habitants de la grande couronne, notamment en renforçant les liaisons de banlieue à banlieue, en désaturant des lignes de RER existantes et en favorisant les relations de pôle à pôle entre la petite et la grande couronne.

S'agissant du financement de la Société du Grand Paris, je pense qu'il ne faut pas fragiliser son modèle économique. J'entends la nécessité de différencier la contribution des territoires, mais c'est déjà le cas. Ainsi, la taxe sur les bureaux est déjà fortement différenciée selon les départements, puisque Paris et les Hauts-de-Seine, qui représentent 30 % de la population, assurent les deux tiers du produit de la taxe.

Je sollicite le retrait de cet amendement, faute de quoi j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur Léonhardt, maintenez-vous l'amendement ?

M. Olivier Léonhardt. Madame la ministre, nous avons un désaccord : dont acte ! Je pense que je vais proposer à mes collègues essonniers de demander au président du conseil départemental de se tourner davantage vers nos voisins du Loiret et l'Eure-et-Loir pour envisager des projets communs en matière de développement économique et de transports.

Madame la ministre, tous les Essonniers, en train, en voiture, à moto et maintenant à patinette comprennent de mieux en mieux l'intérêt de se rapprocher de nos voisins, qui, j'en suis sûr, seraient heureux de nouer avec nous de nouvelles relations.

M. le président. La parole est à M. Rachid Temal, pour explication de vote.

M. Rachid Temal. Je voterai cet amendement, en tant qu'élu du Val-d'Oise, car mon département est confronté au même problème que l'Essonne. Mme la ministre nous dit que ce projet intéresse tous les départements, y compris ceux de la grande couronne, mais je rappelle qu'une seule des soixante-neuf gares prévues dans le projet initial est située dans le département du Val-d'Oise, sur la ligne 17. Et encore, sa réalisation est retardée ! Le Val-d'Oise est donc quelque peu laissé à l'abandon. Je considère que l'adoption de cet

amendement permettrait que l'effort financier demandé tienne compte de la réalité de la situation des territoires au regard du projet.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Pour ma part, je préférerais que l'on se pose la question plus globale du financement de l'opération.

M. Rachid Temal. Je suis d'accord !

M. Roger Karoutchi. Chacun sait ce que je pense de la SGP ; il faudra peut-être un jour ou l'autre s'interroger sur la pertinence de son existence. J'étais quant à moi favorable à ce que l'on transfère la gestion du Grand Paris Express à Île-de-France Mobilités. Je ne comprends pas très bien cette multiplication de sociétés qui ne travaillent pas forcément ensemble et prennent parfois des décisions compliquées. Le coût estimé du Grand Paris Express est passé de 20 milliards à 35 milliards d'euros en l'espace de sept ou huit ans.

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

M. Roger Karoutchi. Comment va-t-on financer si le coût continue d'augmenter ? On n'en voit pas le bout !

Cela étant, il s'agit ici en fait de compléments de taxes existantes, déjà totalement différenciées. Il est un peu délicat de prendre le problème du financement par ce bout.

M. Rachid Temal. Nous alertons !

M. Roger Karoutchi. Très franchement, monsieur Léonhardt, je préférerais que l'on s'interroge sur la pertinence de maintenir la SGP pendant encore vingt, trente ou quarante ans. Ne serait-il pas souhaitable de tout regrouper au sein d'Île-de-France Mobilités ?

M. le président. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. Étant moi aussi élue de l'Essonne, je me sens interpellée par l'intervention de mon collègue Olivier Léonhardt.

Je ne pense pas que nous pourrions régler aujourd'hui ce problème, qui se pose surtout entre la métropole du Grand Paris et la région. Les Essonnais du sud ne se tourneront pas vers le Loiret si la région garde sa cohérence, entre petite et grande couronne, grâce à une politique beaucoup plus forte en matière de transports. Cela passe par des péréquations adéquates entre territoires concernés.

Je ne voterai pas cet amendement, mais nous devons avoir ce débat. Cela fait maintenant près de deux ans que le Président de la République doit trancher ce sujet. La situation présente nous empêche d'avancer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 440 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 38 bis (nouveau)

- ① L'article 35 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics est complété par un 11° ainsi rédigé :
- ② « 11° La conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage de modes de transport (bus, tramway, tram-trains, métropolitain). »

M. le président. L'amendement n° 189, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Cet article, inséré en commission sur l'initiative de nos collègues Roger Karoutchi et Sophie Primas, vise à permettre le recours à un marché public global sectoriel pour la conception, la construction et l'aménagement des sites de maintenance et de remisage de modes de transport – bus, tramway, tram-train, métropolitain.

Il s'agit, selon ses promoteurs, d'aller vite pour préparer l'ouverture à la concurrence. Nous ne partageons pas cette volonté d'aller vers un recours généralisé aux contrats globaux. Les arguments avancés nous laissent par ailleurs assez dubitatifs.

D'un côté, pour l'exploitation du service public, l'allotissement et la multiplication des acteurs seraient le gage de la performance. De l'autre, pour la construction des sites de maintenance, le principe de l'allotissement serait insupportable, car synonyme de rigorisme administratif et de perte de temps.

Nous voyons donc bien que chacun voit midi à sa porte, et que les arguments se retournent en fonction des intérêts du moment.

Pour ce qui nous concerne, nous considérons que les principes des marchés publics doivent être respectés et que la concurrence est incompatible avec les principes du service public.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement est contraire à la position de la commission. Nous souhaitons que cette dérogation au principe de l'allotissement prévue à l'article 38 bis puisse être mise en œuvre. Elle est justifiée par la nécessité de préparer l'ouverture à la concurrence dans les meilleures conditions. Cette disposition permettra à l'AOM d'aller plus rapidement. L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, la faculté de faire un marché global introduite par la commission répond à une attente d'Île-de-France Mobilités. Je pense qu'il faut laisser cette marge de manœuvre et suis donc défavorable à la suppression de cet article.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, mon intervention vaudra défense de l'amendement suivant.

Je peux comprendre que vous soyez opposé à l'ouverture à la concurrence, monsieur Gay, mais il n'est pas question ici d'accélérer le processus : l'échéance reste le 1^{er} janvier 2025. Île-de-France Mobilités souhaite simplement ne pas se retrouver dans une situation où, après l'ouverture à la concurrence, les choses n'ayant pas été anticipées, les opérateurs privés seraient amenés à décider seuls en ce qui concerne les dépôts de bus, les sites de maintenance, etc. Plutôt que de nous en remettre aux futurs opérateurs privés, il est

beaucoup plus simple et plus sain, à mon avis, qu'Île-de-France Mobilités s'en charge dans les temps. C'est l'objet de l'amendement suivant.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 189.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 348 rectifié est 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.

L'amendement n° 373 rectifié est présenté par Mmes Primas et de Cidrac et MM. Schmitz et Laugier.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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. »

L'amendement n° 348 rectifié a déjà été défendu.

La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° 373 rectifié.

Mme Marta de Cidrac. M. Roger Karoutchi l'a très bien défendu au travers de son explication de vote.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements améliorent la rédaction de l'article 38 *bis*. La commission y est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il me semble que cette mesure spécifique à Île-de-France Mobilités n'a pas nécessairement vocation à être codifiée dans le code de la commande publique et aurait pu rester dans la partie non codifiée de la loi d'orientation des mobilités. Toutefois, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 348 rectifié et 373 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'article 38 *bis* est ainsi rédigé.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quatorze heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures, est reprise à quatorze heures trente, sous la présidence de M. Philippe Dallier.)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Articles additionnels après l'article 38 *bis*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 59 rectifié *quater* est 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.

L'amendement n° 372 rectifié *bis* est présenté par Mme Primas et MM. Schmitz et Laugier.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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. 1241-7-... – 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. »

La parole est à M. Roger Karoutchi, pour présenter l'amendement n° 59 rectifié *quater*.

M. Roger Karoutchi. Cet amendement concerne les articles 55 et 56 de l'ordonnance du 29 janvier 2016, relatifs aux conditions de modification d'un contrat en cours et aux conditions d'indemnisation d'un concessionnaire. La modification proposée consiste à créer un parallélisme avec la disposition prévue par l'article 21 de la loi du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

M. le président. L'amendement n° 372 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. En commission, j'avais émis un avis défavorable, car la rédaction proposée n'était pas adaptée à l'objectif. Cette rédaction a évolué, pour ne pas viser la ligne 14 prolongée avant son ouverture à la concurrence en 2039, conformément à la volonté d'Île-de-France Mobilités et de la RATP. L'avis de la commission est donc favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement tend à appliquer les règles des concessions en ce qui concerne la modification des contrats en cours et l'indemnisation des cocontractants pour les contrats de service public qu'Île-de-France Mobilités va mettre en concurrence en vue de l'exploitation des lignes de métro du Grand Paris Express. Le Gouvernement est favorable aux souplesses que vous souhaitez introduire, monsieur Karoutchi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59 rectifié *quater*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 38 *bis*.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 174 rectifié est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 444 rectifié *bis* est présenté par MM. Léonhardt, Guérini et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 38 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 174 rectifié.

Mme Éliane Assassi. Il était improbable que nous ne nous saissions pas de la discussion de ce projet de loi pour revenir sur le sujet de la liaison Charles-de-Gaulle Express !

Lors des débats sur la loi Macron, en 2015, il nous a explicitement été dit que le Charles-de-Gaulle Express était destiné aux touristes et à une clientèle d'affaires, qui n'ont pas vocation à voyager comme les 900 000 Franciliens entassés tous les jours dans le RER B. Bref, nous avons bien compris que ce projet à plus de 2 milliards d'euros serait le train des riches, sans que la démonstration de son impact sur l'attractivité de Paris et de l'Île-de-France n'ait été faite. Qui pis est, selon le rapport du préfet Michel Cadot, les travaux du CDG Express auront nécessairement une incidence sur la qualité de service au quotidien, sans apporter d'améliorations visibles à la circulation du RER B à court terme.

Nous pensons, pour notre part, que l'amélioration de la desserte de l'aéroport doit s'effectuer dans le cadre du service public et profiter ainsi aux Franciliens des villes populaires, comme La Courneuve, Aubervilliers, Le Blanc-Mesnil, Drancy, Aulnay-sous-Bois, etc. Avec la réalisation du projet du Charles-de-Gaulle Express, ces populations verront seulement passer des trains qui ne s'arrêteront pas ! Encore une fois, quel mépris à leur égard – et au nôtre, oserai-je dire, car nous sommes quelques-uns ici à emprunter le RER B quotidiennement !

Nous l'avons déjà dit et nous le répétons : faire le choix du Charles-de-Gaulle Express, c'est renoncer à améliorer les conditions de transport des usagers du quotidien. En ce sens, ce projet est symbolique d'une conception des transports publics aux antipodes de la nôtre, à savoir répondre aux besoins du plus grand nombre en desservant au plus près les territoires.

Au travers de cet amendement, nous souhaitons donner la priorité aux transports des Franciliens. Il nous semble impératif, dans cet esprit, de mettre un terme à un projet dispendieux et inégalitaire, sans justification économique, environnementale ou sociale, un projet qui suscite une véritable opposition des usagers et des élus et qui, en définitive, n'est qu'un outil de valorisation d'Aéroports de Paris en vue de sa privatisation ! *(M. Roger Karoutchi rit.)*

M. le président. La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour présenter l'amendement n° 444 rectifié *bis*.

M. Olivier Léonhardt. Le RER B, c'est la deuxième ligne la plus utilisée d'Europe, avec plus de 900 000 voyageurs par jour, et les Franciliens qui l'utilisent vivent un cauchemar quotidien. La ligne est totalement saturée. Le taux de régularité des trains est assez catastrophique. Le mélange des usagers de l'aéroport Charles-de-Gaulle et des Franciliens qui se déplacent entre leur domicile et leur travail est une source de dysfonctionnements. J'en donnerai un seul exemple : les bagages abandonnés par les usagers de Roissy causent de nombreux arrêts et retards sur la ligne.

Sur le principe, l'idée de créer une liaison dédiée entre la capitale et l'aéroport était donc excellente, au regard tant du fonctionnement des transports du quotidien que du rayonnement et de l'attractivité de la métropole parisienne. Malheureusement, le projet actuel ne prévoit plus de liaison dédiée : les questions de calendrier liées à l'accueil des jeux Olympiques ont eu raison de la bonne idée initiale !

Le Charles-de-Gaulle Express, avec son tracé actuel, empiètera, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, sur les tronçons déjà saturés et dysfonctionnels du faisceau nord francilien. Jusqu'à présent, la forte mobilisation des usagers et des associations n'a pas permis d'obtenir de modification du projet, mais chacun sent bien que cette situation n'est pas tenable. Nombreux sont les acteurs qui disent tout bas ce que personne ne veut assumer tout haut : le projet actuel et son calendrier sont déraisonnables. Cela rappelle d'ailleurs ce que l'on entend dire du projet Grand Paris Express en général...

Il y a deux jours, le 26 mars, le journal *La Tribune* révélait même que SNCF Réseau pousse au report d'au moins dix-huit mois du projet, pour éviter un impact trop fort sur les trains du quotidien pendant les travaux.

Madame la ministre, vous êtes très engagée pour les transports du quotidien, or tout porte à croire que le projet du Charles-de-Gaulle Express va les pénaliser très lourdement. Il est nécessaire de le revoir.

Cet amendement vise à la remise à plat du projet et de son calendrier, en vue de la création de liaisons dédiées qui répondent aux objectifs initiaux : améliorer le fonctionnement du RER B et créer une voie dédiée au trafic entre Paris et l'aéroport international.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission a eu l'occasion à deux reprises, en 2016 et en 2018, de se déclarer en faveur de ce projet.

Par ailleurs, Mme la ministre nous a donné voilà quelques jours un certain nombre de garanties, qu'elle va sans doute confirmer, quant aux conséquences des travaux sur le fonctionnement du RER B.

La commission émet un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous remercie, madame la présidente Assassi, de me donner l'occasion de répéter une nouvelle fois, comme je le fais depuis vingt mois, que la priorité du Gouvernement, ce sont les transports du quotidien.

Mme Éliane Assassi. Pas partout !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est vrai partout en France, ce l'est particulièrement en Île-de-France, avec un contrat de plan de 7,6 milliards d'euros et le projet du Grand Paris Express, qui représente un investissement de 35 milliards d'euros. Les transports du quotidien sont donc bien la priorité du Gouvernement, et ils le resteront !

Dans ce contexte, je voudrais rappeler que le projet du CDG Express ne suppose aucune subvention publique : il sera financé en totalité par les passagers du transport aérien et les clients du CDG Express. Au sein de ce projet, une somme de 500 millions d'euros est dédiée à l'amélioration du RER B. Il est exact que beaucoup de travaux sont prévus sur le faisceau nord.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. On ne peut pas à la fois demander des investissements pour la remise en état de réseaux qu'on a laissés se dégrader pendant des années, de nouveaux matériels roulants pour le RER B, la remise en état de la caténaire, l'installation d'un nouveau système de signalisation et la mise en accessibilité des gares, et refuser que des travaux soient effectués ! En effet, des travaux importants sont prévus.

Mme Éliane Assassi. Pour le CDG Express !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Assassi, toutes ces améliorations passent par des travaux : quinze grands projets sont prévus pour le faisceau nord du RER B ! C'est pourquoi le Gouvernement a demandé au préfet de région de remettre un rapport sur l'organisation de l'ensemble de ces chantiers.

Le projet du CDG Express est nécessaire. M. Léonhardt l'a très bien dit : le mélange actuel des publics entre des passagers du transport aérien chargés de bagages et les usagers du quotidien ne favorise pas la fiabilité de l'exploitation du RER B. Il faut parvenir à remettre à plat l'ensemble de ces chantiers et à proposer une organisation des travaux. Sur la base du rapport que le préfet de région nous présentera prochainement, nous serons amenés à prendre des décisions en la matière, y compris en ce qui concerne, le cas échéant, le calendrier de réalisation du CDG Express.

J'émetts évidemment un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Madame la ministre, vous reprochez à Éliane Assassi de ne pas écouter, mais vous, vous répétez toujours la même chose : c'est la méthode Coué ! Vous vous persuadez que ce projet est absolument nécessaire, alors qu'il ne reçoit pas d'autre soutien que le vôtre ! Vous essayez de nous le vendre au motif que sa réalisation permettrait des travaux d'amélioration du RER B, mais il n'y a pas besoin de cela pour amorcer des travaux sur le RER B ! Vous n'avez qu'à emprunter !

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

Mme Laurence Cohen. Je ne vais pas refaire ici l'historique législatif et politique de ce projet pharaonique qu'est le Charles-de-Gaulle Express, mais je crois que nous sommes tous d'accord ici pour dire que, à part le président Macron et les membres du Gouvernement, personne ne le soutient ! Même la présidente d'Île-de-France Mobilités, Valérie Pécresse, a demandé, en décembre dernier, la suspension des travaux, pour privilégier les transports du quotidien. Pour une fois, je suis d'accord avec Mme Pécresse !

Quand, parallèlement, le président de la Société du Grand Paris présente, à la demande du Premier ministre, un plan d'optimisation pour économiser 2,6 milliards d'euros sur le coût du Grand Paris Express, comprenez que les élus franciliens soient quelque peu révoltés ! Concrètement, les usagers l'ont bien compris, vous êtes en train d'imposer un projet « vitrine », destiné à quelques hommes d'affaires pressés, au détriment d'un projet d'utilité publique permettant de remédier à la saturation du réseau existant, au bénéfice de millions de Franciliennes et de Franciliens.

Cette situation fait écho à ce qui se passe depuis quatre mois dans le pays, où la majorité a le sentiment d'être spoliée par une minorité et de ne pas être entendue. De toute façon, vos projets sont merveilleux et vous n'écoutez personne !

Je ne m'étendrai pas plus longuement sur le lien évident entre ce projet et la privatisation d'ADP, sur la dégradation du fonctionnement du RER B et des lignes H et K, sur le manque de concertation, notamment avec les élus. Je pense ici à ma collègue Charlotte Blandiot-Faride, maire de Mitry-Mory, qui a eu la mauvaise surprise de voir débarquer sur son territoire des engins de chantier pour les travaux du CDG Express, et ce alors que nous sommes prétendument en pleine concertation sur le sujet ! Vous avez une drôle de conception de la concertation, madame la ministre !

Ce sont là autant de raisons pour que nous exprimions une nouvelle fois aujourd'hui, comme nous le faisons depuis le début de l'annonce de la réalisation du CDG Express, notre opposition à ce projet...

M. le président. Il faut conclure !

Mme Laurence Cohen. ... qui ne répond en rien aux besoins des voyageurs du quotidien. Pour une fois, entendez-nous !

M. le président. La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour explication de vote.

M. Olivier Léonhardt. Madame la ministre, vous aurez bien noté que je n'entends pas remettre en cause le principe de la création d'une desserte directe du deuxième aéroport d'Europe, qui peut en effet revêtir un caractère d'intérêt national.

La question est de savoir si ce projet, tel qu'il est engagé, peut être réalisé conjointement avec la remise à niveau de la ligne B du RER. Il me semble qu'une priorité doit être très nettement affirmée aujourd'hui : la présidente de la région l'a encore dit très récemment, le fonctionnement du RER B, qui transporte 900 000 voyageurs par jour, soit plus de deux fois plus de personnes que l'ensemble des TGV de France, doit absolument être amélioré.

Il faut remettre les choses à plat et obtenir que le Gouvernement, qui s'est engagé sur le RER B, en fasse encore davantage pour une large amélioration de cette ligne dans les plus brefs délais. Cela soulagera les habitants de l'ensemble

de la région parisienne, car le RER B ne dessert pas simplement l'aéroport de Roissy. Il sera alors possible d'aborder plus sereinement la question du CDG Express.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je voudrais rappeler que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a toujours soutenu la réalisation du Charles-de-Gaulle Express, à condition évidemment que les travaux ne perturbent pas le fonctionnement du RER B. J'ai entendu affirmer que Mme Péresse ne soutenait pas le projet, or elle a rappelé son attachement à celui-ci devant notre commission il n'y a pas très longtemps, sous les réserves que je viens d'exprimer. Elle s'est, en revanche, inquiétée, comme nous tous, du calendrier et des retards, qui font douter de l'achèvement du projet à l'horizon de 2024. C'est un vrai sujet.

Mme Éliane Assassi. Cela va aggraver les conditions de transport sur le RER B !

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. À titre personnel, il me paraît tout à fait utile que Paris, comme la plupart des capitales mondiales, bénéficie d'une liaison directe avec son principal aéroport.

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

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je réaffirme donc le soutien de la commission à ce projet.

Sur un plan plus pratique, je me permets d'attirer votre attention, mes chers collègues, sur le fait qu'il nous reste 93 amendements à examiner. Si nous voulons éviter d'avoir à siéger après le dîner, comme le souhaitent, me semble-t-il, la plupart d'entre nous, il importe de faire preuve de concision. *(Très bien ! sur des travées du groupe socialiste et républicain.)*

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 174 rectifié et 444 rectifié bis.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 39

- ① I. – Le second alinéa de l'article L. 1321-1 du code des transports est complété par les mots : « à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».
- ② II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du code des transports, après la référence : « L. 2162-2 », sont insérés les mots : « ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».
- ③ III. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :
- ④ « Art. L. 3111-16-1. – 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 par autobus dans la région Île-de-France, les

contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

- ⑤ IV. – Le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

⑥ « CHAPITRE VI

⑦ « Dispositions propres aux services de bus organisés par Île-de-France Mobilités

- ⑧ « Art. L. 3316-1. – I. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

- ⑨ « Ce décret détermine :

- ⑩ « 1^o La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

- ⑪ « 2^o Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

- ⑫ « 3^o Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient ;

- ⑬ « 4^o Les modalités de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du même code par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante.

- ⑭ « II. – Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

- ⑮ « Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

- ⑯ « 1^o 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 ;

- ⑰ « 2^o Après avis de l'autorité organisatrice des services en région Île-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Île-de-France.

- ⑮ « Art. L. 3316-2. – Lorsqu’une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l’article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d’exploitation et de maintenance de transports par autobus.
- ⑯ « Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos afin de tenir compte des contraintes spécifiques d’exploitation mentionnées au premier alinéa du II de l’article L. 3316-1 du présent code.
- ⑰ « Art. L. 3316-3. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l’avenant, mentionnés à l’article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens ou en déterminer les modalités d’application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »
- ⑱ V. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l’article.

Mme Éliane Assassi. Le dispositif de l’article 39 représente le fameux « sac à dos social » pour les agents de la RATP dans le cadre de l’ouverture à la concurrence.

Avant d’en venir au fond, je formulerai quelques remarques de forme.

Tout d’abord, nous regrettons l’impréparation du Gouvernement, qui, comme lors de la discussion du pacte ferroviaire, revient sur le texte par voie d’amendements pour donner du contenu au principe du « sac à dos social ». Sept amendements ont ainsi été déposés afin de préciser les modalités de transfert, ainsi que le contenu de la convention collective.

Cette manière de légiférer n’est pas à la hauteur de ce que nous pouvons attendre du Gouvernement. Certes, il est pratique de procéder par voie d’amendements et, surtout, cela vous permet de vous dispenser d’une étude d’impact et d’un avis du Conseil d’État. (*Mme la ministre fait un signe de dénégation.*) Mais si, madame la ministre!

Cette façon de légiférer ne respecte pas les droits des parlementaires que nous sommes. Nous voulons pouvoir disposer de l’ensemble des éléments nécessaires à la réflexion. Nous voulons également obtenir de votre part l’assurance que ces dispositions sont le fruit d’un véritable dialogue social avec les organisations syndicales.

Pour en finir avec la forme, nous regrettons que plusieurs de nos amendements à cet article aient été déclarés irrecevables. Ces amendements portaient sur le droit à maintien ou à réintégration des agents de la RATP en cas de défaillance de l’opérateur. Nous ne comprenons pas pourquoi de tels amendements, qui s’inscrivent pourtant parfaitement dans notre débat, n’ont pas été jugés recevables. Ils expriment notre volonté de sécuriser les parcours des agents du service public, qui ont, lors de leur embauche, bénéficié d’un certain nombre d’avantages, notamment la garantie de l’emploi.

Nous espérons que nos échanges permettront de réelles avancées pour eux et pour tous les agents des transports publics, grâce à une réelle harmonisation par le haut!

M. le président. La parole est à Mme Laurence Cohen, sur l’article.

Mme Laurence Cohen. Je voudrais insister à mon tour sur cette manière de procéder du Gouvernement, qui dépose des amendements à la dernière minute. Tout à l’heure, nous avons dû nous déterminer sur un amendement tendant à insérer un article additionnel après l’article 38 qui faisait quatre pages!

Je fais une proposition à la Haute Assemblée. Nous finirons bien par être saisis, un jour, de ce projet de réforme constitutionnelle dont il est tant question.

M. Roger Karoutchi. Un jour...

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l’aménagement du territoire et du développement durable.* Peut-être!

Mme Laurence Cohen. Éliane Assassi a raison d’évoquer une certaine impréparation du Gouvernement. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement peut déposer des amendements sur un projet de loi, texte dont il est par définition à l’initiative. C’est trop facile! Cette possibilité affaiblit le droit d’amendement des parlementaires. J’invite mes collègues à y réfléchir dans la perspective de la réforme constitutionnelle à venir!

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, sur l’article.

M. Jean-Michel Houllégatte. La fin du monopole de la RATP sur le réseau des bus parisien doit être considérée comme une donnée de fait. Elle s’impose à nous, qu’on le veuille ou non. Dans la mesure où le service des 350 lignes de bus de la RATP mobilise 17 000 salariés, je tiens à rappeler l’attachement de notre groupe à ce que tout transfert de contrats de travail, en cas de perte de l’exploitation de lignes de bus par la RATP, soit accompagné de garanties sociales de haut niveau.

L’instauration d’un cadre social territorialisé nous paraît opportune, car cela permet de prendre en compte les spécificités de certaines zones géographiques. Nous soulignons l’esprit de concertation qui préside à la négociation, mais qui conduit à réintroduire sur le mode itératif, au fur et à mesure de celle-ci, des éléments nouveaux. Je partage, sur ce point, l’analyse de nos collègues du groupe CRCE.

Il est évident que le volet social de cette ouverture à la concurrence est un sujet extrêmement sensible. Ces transferts pourront constituer un véritable bouleversement pour les salariés qui perdront le bénéfice du statut RATP et verront leurs conditions de travail modifiées. Nous serons donc particulièrement vigilants, en particulier sur le maintien des rémunérations, les modalités du transfert et les conditions de travail des salariés concernés.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Elisabeth Borne, *ministre.* Je voudrais souligner l’importance de cet article 39. Voilà dix ans que l’ouverture à la concurrence des réseaux parisiens et franciliens a été décidée. Dix ans après, il était plus que temps de définir le cadre social applicable à cette ouverture à la concurrence; c’est ce que nous faisons.

Je considère qu’il est de notre responsabilité d’agir pour que ce processus se déroule dans de bonnes conditions, permettant de concilier la continuité du service et le libre

choix de l'opérateur par l'autorité organisatrice, mais surtout d'assurer la mise en place de garanties sociales de haut niveau pour les salariés.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, les agents de la RATP affectés au transport par bus sont en effet susceptibles de changer d'employeur. Le changement d'employeur n'est jamais neutre, *a fortiori* pour les agents issus de la RATP, la plupart d'entre eux ayant été recrutés sous statut, avec la perspective de rester dans l'entreprise jusqu'à la fin de leur carrière. À l'instar de ce que nous avons fait l'année dernière pour les agents de la SNCF, dont nous avons défini le régime de transfert et les garanties et droits y afférents, il faut tenir compte de leur situation de départ pour déterminer les garanties qu'ils sont susceptibles de conserver en cas de transfert.

De même que la situation des salariés de la RATP n'est pas tout à fait semblable à celle d'autres salariés, les conditions de circulation et d'exploitation des réseaux de bus dans la zone dense urbaine francilienne sont soumises à des contraintes qui ne se retrouvent dans aucun autre réseau. Là encore, cela n'aurait pas de sens de faire table rase du passé et de prétendre appliquer à Paris et au cœur de l'Île-de-France ce qui se fait ailleurs. Les conséquences en seraient désastreuses, notamment pour la continuité de service.

C'est la raison pour laquelle, fidèle à la méthode que j'applique depuis des mois, j'ai souhaité faire partager par tous le dispositif que le Gouvernement va mettre en place. J'ai en effet organisé de nombreuses concertations. J'entends bien que nous pourrions ne pas déposer d'amendements. Du reste, nous pourrions aussi ne pas faire de concertation et inscrire des dispositions dans le projet de loi sans en parler à personne ! Peut-être cela répondrait-il aux vœux de certains d'entre vous... (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

Toutefois, telle n'est pas ma méthode. L'article 39, tel qu'il a été introduit dans le projet de loi initial, et les amendements présentés par le Gouvernement visent à tenir compte de la cinquantaine de réunions de concertation qui se sont tenues avec les partenaires sociaux de la RATP et de la branche du transport public, en y associant l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités.

Je voudrais saluer l'esprit de responsabilité manifesté par chacun et les contributions apportées dans le cadre de cette concertation. C'est le fruit de ces réunions qui se retrouve dans le dispositif de l'article 39 et des amendements. Nous avons, me semble-t-il, un dispositif équilibré, qui repose, d'une part, pour les conducteurs de bus, sur la mise en place d'un cadre social adapté à un territoire spécifique, avec des règles spécifiques en matière de temps de travail et de repos, et, d'autre part, pour l'ensemble des salariés affectés à ces activités de transport par bus, sur un dispositif définissant les modalités de transfert des salariés et les garanties apportées à ceux-ci.

Par ailleurs, les concertations se poursuivent pour finaliser le cadre social. D'autres amendements devront donc sans doute être introduits à l'Assemblée nationale. Il s'agira notamment de préciser les conséquences du refus de transfert pour les salariés. C'est ce point particulier qui reste à définir s'agissant des salariés de la RATP.

Je voudrais aussi souligner, en réponse aux amendements relatifs à la zone Optile, qu'il reste à préciser le cadre pour les salariés du transport interurbain. Ce sujet concerne également d'autres territoires partout en France. Les employeurs

et les organisations syndicales ont demandé à travailler sur une procédure de transfert automatique en cas de perte de contrat par une entreprise. Sur ce deuxième sujet, il me semble important de poursuivre les concertations. Pour cette raison, je serai amenée à émettre un avis défavorable sur les amendements en question.

M. le président. L'amendement n° 190, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. On peut considérer qu'il est défendu, compte tenu de nos deux prises de parole sur l'article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. En préambule, je voudrais indiquer à l'ensemble de mes collègues que la commission et son rapporteur ont été en lien régulier avec le Gouvernement sur ces dispositions qui revêtent un caractère sensible. Je salue cette méthode de travail, et je remercie Mme la ministre de m'avoir associé régulièrement à ses réflexions.

J'ai également pu échanger, à plusieurs reprises, avec Île-de-France Mobilités, avec les entreprises, la RATP et les organisations syndicales, notamment dans le cadre d'une table ronde, au début des auditions.

Les conducteurs de bus ont des compétences très prisées sur le marché. Il faut à la fois les protéger et les valoriser. Les amendements du Gouvernement mettent en place un dispositif équilibré au bénéfice de l'ensemble des parties prenantes. J'attire l'attention de mes collègues sur le fait que ces dispositions s'inspirent très largement de celles qui ont été adoptées par le Sénat lors de l'élaboration de la loi pour le nouveau pacte ferroviaire.

Notre rôle est de sécuriser les droits des salariés et de créer les conditions requises pour garantir la continuité et la qualité du service, dans l'intérêt de tous les acteurs et des usagers. Je donnerai en conséquence, compte tenu de toutes les concertations qui ont eu lieu, un avis favorable aux amendements du Gouvernement, et je demanderai le retrait de tous les autres. Le texte est équilibré, même s'il n'est pas encore tout à fait abouti. La discussion se prolongera à l'Assemblée nationale.

J'é mets, au nom de la commission, un avis défavorable sur l'amendement n° 190.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai expliqué toute l'importance que revêtait cet article ; je suis donc naturellement défavorable à sa suppression.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 190.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de dix-huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 950, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de cohérence, concernant notamment le champ d'application de l'article 39.

M. le président. L'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. Vaspert, Mme Deromedi, MM. Magras, Le Gleut, Sido, Laménié et de Nicolaj et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Je souhaite dire à nos collègues du groupe CRCE qu'il serait difficile d'interdire au Gouvernement de déposer des amendements sur ses projets de loi, dès lors que, depuis la réforme de 2008, c'est le texte de la commission qui est discuté en séance. Il serait tout de même curieux que le Gouvernement ne puisse pas l'amender... En revanche, ils ont raison de souligner que ces amendements ne devraient pas nous parvenir au tout dernier moment.

Le présent amendement, dont j'ai compris qu'il connaîtrait sans doute un sort funeste (*Sourires.*), vise à réaffirmer l'automatisme du transfert des contrats de travail au nouvel opérateur, dès lors qu'ils sont en cours depuis au moins six mois.

M. le président. L'amendement n° 191, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Remplacer le mot :

sont

par les mots :

peuvent être, à leur demande,

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. L'article 39 aménage le cadre social de l'ouverture à la concurrence, en prévoyant, notamment, le transfert automatique des contrats de travail en cas de changement d'employeur.

Notre amendement a pour objet de garantir que ce transfert se fera sur la base du volontariat. Il nous paraît en effet essentiel de laisser aux salariés la possibilité de s'exprimer sur le sort de leur contrat de travail, dans la mesure où l'on peut craindre que l'ouverture à la concurrence ne s'accompagne d'une dégradation des conditions de travail, comme cela a pu être le cas, dans le passé, à La Poste ou chez France Télécom : les conditions de travail se sont profondément dégradées, au point de provoquer un mal-être au travail aux conséquences parfois dramatiques.

Les salariés ne sont pas de simples outils de production transférables à volonté à l'entreprise qui remporte le marché public. Les changements successifs d'employeur, combinés à la mise en concurrence, pouvant entraîner une dégradation des conditions de travail, ils doivent avoir leur mot à dire, en particulier lorsque leur contrat de travail fait l'objet d'une

modification aussi importante qu'un changement d'employeur, lequel emporte nécessairement des conséquences sur les modalités d'exécution du contrat comme sur la qualité des conditions de travail.

Pour ces raisons, nous présentons cet amendement, qui s'inspire d'une jurisprudence de 1996 de la Cour de justice de l'Union européenne reconnaissant aux salariés la possibilité de s'opposer au transfert de leur contrat de travail.

M. le président. L'amendement n° 193, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

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

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement de repli vise à préciser que le transfert de salariés de la RATP aux nouveaux opérateurs devra se faire dans le respect des spécificités des métiers et de l'organisation collective de travail. Dans le texte de la commission, rien ne vient le garantir. Il est simplement indiqué que les contrats des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concernés par le changement d'attributaire sont transférés.

M. le président. L'amendement n° 195, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Le transfert des personnels de la RATP tel que prévu par le texte de la commission s'accompagne de la perte du statut. Cela concerne l'ensemble des agents affectés à l'exploitation et à la maintenance des bus, que ceux-ci soient transférés à une filiale de la RATP ou à un autre groupe, soit 19 000 des 44 000 agents de la RATP.

Il s'agit donc de mettre à profit l'ouverture à la concurrence pour mettre progressivement fin au statut et faire basculer les personnels vers un régime conventionnel. Ce procédé peut apparaître moins brutal que le pacte ferroviaire, qui a clairement posé le principe de la fin du statut des cheminots au 1^{er} janvier 2020, mais, finalement, il le sera tout autant.

Nous refusons de nous faire les complices de cette attaque concertée et globale contre les statuts spéciaux, considérant que la réponse aux enjeux passe non pas par la précarisation des salariés, mais, au contraire, par l'octroi de droits nouveaux.

La formulation actuelle du texte, aux termes duquel « la poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau », est un leurre, car ce qui est

prévu et doit être précisé par décret, c'est le remplacement du statut par un « sac à dos social » minimaliste, dont nous découvrons les contours au travers des fameux amendements de dernière minute du Gouvernement. Je maintiens, madame la ministre, que cette façon de procéder vous permet de vous dispenser de toute étude d'impact et d'un avis du Conseil d'État, tout en ne laissant aux parlementaires qu'un temps de réflexion très court pour se faire une opinion sur une réécriture quasiment intégrale du texte. Or il ne s'agit pas ici d'un petit sujet : le contenu du « sac à dos social » revêt un caractère hautement politique.

Au travers de cet amendement, nous proposons une harmonisation par le haut, *via* l'extension du statut des personnels de la RATP à tous les opérateurs.

M. le président. L'amendement n° 597 rectifié, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Cernais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Jean-Michel Houllegatte.

M. Jean-Michel Houllegatte. Dans le même esprit que les amendements précédents, nous proposons le maintien intégral des droits issus du statut, en guise de « filet de sécurité » ou de « backstop », comme disent les Britanniques.

Cet amendement vise à instituer un bras de levier permettant de tirer vers le haut les conditions sociales futures des salariés concernés, qui bénéficient aujourd'hui d'un statut spécifique.

M. le président. L'amendement n° 947, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement tend à apporter des précisions concernant la procédure applicable en matière de transfert. Il pose le principe d'une information claire et précise des salariés tout au long du processus d'ouverture à la concurrence et vise à déterminer le nombre de salariés à transférer pour faire fonctionner le service, ainsi que les critères de désignation des salariés dont le contrat de travail sera effectivement transféré.

M. le président. L'amendement n° 948, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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 alinéas 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. 3311-16-1 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 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. 3311-16-1 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. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement porte sur les garanties accordées aux salariés en cas de transfert. Les salariés de la RATP ne sont pas dans une situation identique à celle des autres salariés : ils ont été recrutés sous statut et pensaient faire toute leur carrière à la RATP. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, il n'est pas envisageable de ne pas leur garantir certains droits spécifiques.

À ce titre, tous les salariés bénéficieront, notamment au moment du transfert, d'une garantie de rémunération et du maintien de leurs accords collectifs pendant une durée de quinze mois maximum, ainsi que de l'accès au centre de soins de la RATP et, pendant douze mois, à ses activités sociales et culturelles. Quant aux salariés sous statut, ils bénéficieront de la portabilité, de la garantie de l'emploi et du régime spécial de retraite, qui sont des éléments structurants de leur statut.

M. le président. L'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, est ainsi libellé :

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 issus 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.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Il s'agit simplement de préciser l'objectif de maintien des conventions et accords antérieurs avant renégociation d'un pacte social propre au nouveau délégataire après le transfert.

M. le président. L'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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le rapporteur, peut-être pourriez-vous tout de même donner un avis favorable à cet amendement, qui vise à préciser les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré.

À propos de cet article 39, qui me semble protecteur, je dois dire, pour agacer Mme Assassi (*Sourires.*), que je ne m'attendais pas à ce que le Gouvernement et les entreprises parviennent à un accord aussi positif. Mais attendons tout de même la suite !

M. le président. L'amendement n° 598 rectifié, présenté par M. Houllegatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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 :

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. La loi et le règlement ne sauraient se substituer *a priori* au dialogue social. Cet amendement vise à encourager la négociation collective et à en définir les modalités et le cadrage, afin qu'elle puisse aboutir dans les meilleurs délais.

M. le président. L'amendement n° 204, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Cet amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 949, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Au travers de cet amendement, il s'agit de garantir la continuité du service et la sécurité des circulations au sein d'un périmètre géographique parisien et francilien caractérisé, comme nous le savons tous, par des conditions d'exploitation des bus que l'on ne rencontre pas ailleurs.

Cet amendement tend à compléter 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 conducteurs opérant à l'intérieur de ce périmètre.

L'amendement vise non pas à fixer le contenu des règles applicables, mais à autoriser le pouvoir réglementaire à le faire en vue de définir un cadre social territorialisé, un CST, qui s'appuiera sur le décret du 14 février 2000 sur la durée de travail dans les entreprises de transport public urbain et, si les partenaires sociaux de la branche en décident ainsi, sur un avenant territorial à la convention collective du transport public urbain.

Continuant de s'appliquer en l'état aux salariés de la branche du transport public urbain, 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 tiendront compte des conditions particulières d'exploitation dans cette zone et pourront notamment porter sur le dépassement de la durée maximale quotidienne de travail, la réduction du repos quotidien, 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 congé et de modalités de fixation des jours fériés chômés qui sont nécessaires pour garantir la sécurité des circulations.

M. le président. L'amendement n° 205, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Nous souhaitons, comme le texte le prévoyait initialement, que l'application du cadre social territorialisé soit étendue à l'ensemble des salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transport par bus, et non pas limitée aux seuls conducteurs de bus. L'objectif est d'instaurer de la cohérence en matière de traitement des salariés dans la zone très dense francilienne et de ne pas multiplier les différences de situation entre les agents. Nous proposons d'en revenir à la rédaction que le Gouvernement avait initialement proposée.

M. le président. L'amendement n° 196, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéas 18 à 20

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Les dispositions du projet de loi visées dans cet amendement prévoient l'alignement du traitement des personnels du réseau des bus de la RATP sur la convention collective des transports urbains.

Une telle disposition conduirait à une dégradation évidente de leurs conditions de travail, puisque les termes de cette convention sont, en règle générale, moins favorables que leur statut actuel.

Par ailleurs, rien dans les dispositions relatives au futur décret socle ne permet, en l'état, de garantir que cette convention collective sera améliorée. Les agents des transports urbains se verraient donc appliquer brutalement des règles moins favorables que celles qui sont contenues dans les textes réglementaires en vigueur à la RATP.

Nous ne pouvons accepter cette régression, qui ne s'explique que par la volonté de réduire les garanties sociales dont bénéficient les agents du service public, considérées comme autant de freins à l'entrée pour les opérateurs et de charges insupportables pour l'entreprise publique, qui devra de plus faire face à l'arrivée de nouveaux opérateurs.

À nos yeux, le haut niveau de garanties sociales dont bénéficient les agents de la RATP est non pas une charge qui rendrait l'entreprise insuffisamment concurrentielle, mais un atout pour l'offre de transport public, car il amène ces agents à développer un sens aigu du service public et de l'intérêt général, indispensable notamment en temps de crise ou lors d'événements majeurs.

Nous demandons donc la suppression de ces dispositions, dont l'application généralisée signe également la fin du statut spécifique de la RATP et son remplacement par une convention collective valable pour l'ensemble des agents du réseau de bus.

M. le président. L'amendement n° 600 rectifié, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certe-

nais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Cet amendement vise à clarifier une ambiguïté du texte.

La rédaction actuelle semble étendre les conditions de la convention collective des transports urbains aux agents de la RATP, alors même que le statut de ces agents de cette entreprise n'a pas été modifié et que l'article L. 3316-3 indique que la convention collective ne peut apporter des compléments que dans les limites du statut particulier.

M. le président. L'amendement n° 952, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à préciser que la convention collective du transport public urbain, qui n'a pas été négociée en vue de s'appliquer aux conducteurs de bus intervenant dans la zone RATP, ne s'applique pas aux agents de la RATP, en cohérence avec le cadre spécifique qu'il est proposé de créer.

M. le président. L'amendement n° 951, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement vise à garantir l'application du cadre social territorialisé à tous les conducteurs de bus qui interviennent dans le périmètre de la zone dense urbaine, quelle que soit la convention collective applicable à leur employeur.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission est favorable aux amendements n^{os} 950, 947, 948, 949, 952 et 951 du Gouvernement.

Elle demande le retrait de l'amendement n^o 972 rectifié *bis* ; à défaut, l'avis serait défavorable.

L'avis de la commission est défavorable sur les amendements n^{os} 191, 193 et 195, ainsi que sur l'amendement n^o 597 rectifié.

La commission sollicite le retrait des amendements n^{os} 975 rectifié *bis* et 978 rectifié *bis*, ce dernier étant satisfait par l'amendement n^o 947 du Gouvernement.

Enfin, la commission est défavorable aux amendements n^{os} 598 rectifié, 204, 205 et 196, ainsi qu'à l'amendement n^o 600 rectifié, qui est satisfait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suggère le retrait de l'amendement n^o 972 rectifié *bis*, qui vise à prévoir un transfert automatique du contrat de travail pour les salariés du transport routier en Île-de-France opérant dans la zone Optile. Nous sommes en train de travailler sur ce sujet, qui concerne non seulement l'Île-de-France, mais aussi le transport interurbain dans toute la France. La concertation doit se poursuivre.

Madame Assassi, par l'amendement n^o 191, vous souhaitez introduire la notion de volontariat, sans doute par analogie avec ce qui avait été prévu pour les salariés de la SNCF. En réalité, les deux situations sont très différentes : à la SNCF, l'organisation du travail fait que certains salariés ne seront que très partiellement affectés aux lots qui pourront définis par les régions au moment de l'ouverture à la concurrence ; à la RATP, la plupart des conducteurs sont affectés à une ligne de bus et tous sont affectés à un dépôt. Le problème ne se pose donc pas du tout dans les mêmes termes pour la RATP. Avis défavorable.

Par l'amendement n^o 193, vous souhaitez préciser que le transfert se fera dans le respect des métiers et de l'organisation collective de travail. S'agissant des métiers, cet amendement est satisfait, puisqu'il est précisé dans le texte que les salariés transférés seront désignés par catégories d'emploi, et donc dans le respect des spécificités de leur métier. En revanche, si vous souhaitez mettre en œuvre l'organisation collective du travail issue du statut en dehors de la RATP, je vous confirme que le Gouvernement n'y est pas favorable. Nous définissons néanmoins un socle commun de règles applicables à toutes les entreprises, qui assurera un cadre social de haut niveau pour l'ensemble des salariés. L'avis est défavorable.

L'amendement n^o 195 vise à appliquer le statut de la RATP à l'ensemble des salariés. Il me semble important de donner des garanties de haut niveau, mais sans pour autant prévoir d'imposer le statut à l'ensemble des entreprises. Avis défavorable.

Pour des raisons très proches, monsieur le sénateur Houllégatte, je suis défavorable à votre amendement n^o 597 rectifié, qui vise à maintenir l'ensemble des droits liés au statut.

L'amendement n^o 975 rectifié *bis* tend à exclure du champ de la garantie générale de maintien des accords pendant quinze mois la question du temps de travail, qui est en effet traitée en partie par le cadre social territorialisé. Il existe toutefois par ailleurs 111 accords portant sur le temps de travail à la RATP, et je ne vois pas de motif de revenir sur cette garantie très générale accordée aux salariés. L'avis est défavorable.

Enfin, l'amendement n^o 947 du Gouvernement satisfait, me semble-t-il, l'amendement n^o 978 rectifié *bis*.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 950.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n^{os} 972 rectifié *bis*, 195, 597 rectifié, 598 rectifié, 204, 205 et 196 n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n^o 191.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 193.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 947.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n^{os} 975 rectifié *bis* et 978 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n^o 948.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 949.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 600 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 952.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 951.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 599 rectifié, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 14

Remplacer les mots :

Ce décret

par les mots :

Cet accord collectif étendu ou à défaut ce décret

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il s'agit d'un amendement de cohérence avec l'amendement n^o 600 rectifié, consistant à privilégier la négociation collective plutôt que la voie réglementaire pour fixer les règles relatives à la durée du travail et au repos applicables aux salariés de la RATP.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les partenaires sociaux conservent leur capacité de négociation, conformément à l'alinéa 19 de l'article. L'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. De manière générale, je privilégie la négociation collective, mais, en l'occurrence, compte tenu de la nécessité de fixer rapidement le cadre applicable à l'ensemble des acteurs concernés par l'ouverture à la concurrence et, par ailleurs, de définir un socle minimum de garanties pour les salariés qui s'imposeront à tous, il est nécessaire de passer par un décret. Cela ne prive pas les partenaires sociaux de leurs prérogatives, puisqu'il leur sera ensuite possible de négocier au niveau de la branche du transport public urbain, de même que dans les entreprises, des dispositions venant compléter ou préciser le décret.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, mon avis serait défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 599 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'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, Vaspert et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. C'est un amendement rédactionnel : que recouvre l'expression « des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte » ?

M. le président. L'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, Vaspert et de Nicolaÿ et Mme Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Il s'agit de garantir que l'on recherche la meilleure organisation du travail pour l'exploitation des services offerts aux voyageurs en utilisant de façon optimale les personnels et les véhicules.

M. le président. L'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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Cet amendement se justifie par son texte même. Il s'agit de lever les risques que fait peser le texte, dans sa rédaction actuelle, sur l'unicité de l'organisation du travail applicable aux conducteurs affectés à un même lieu d'activité.

M. le président. L'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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le rapporteur, je compte beaucoup sur vous pour cet amendement, qui vise à permettre à Île-de-France 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. Il semble en effet souhaitable que les collectivités territoriales et l'autorité organisatrice soient consultées avant la définition de ce périmètre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 977 rectifié *bis*, le critère de desserte qu'il est proposé de supprimer vise à prendre en compte une forte amplitude dans les horaires de travail des personnels, y compris le dimanche. Cette suppression fragiliserait le CST, qui permet d'imposer des contraintes particulières aux salariés, au bénéfice de la collectivité. Je souhaite le retrait de cet amendement.

La précision que tend à apporter l'amendement n° 974 rectifié *bis* ne me semble pas nécessaire : la durée légale du travail visée à l'article L. 3121-27 du code du travail ne constitue pas une obligation de travailler 35 heures, mais définit le seuil de déclenchement des heures supplémentaires.

Sur le fond, je partage la préoccupation des auteurs de l'amendement, qui est satisfaite : l'objectif du CST est non pas d'appliquer une durée globale du travail inférieure à 35 heures, mais d'introduire de la souplesse dans les modalités de réalisation de ces 35 heures, afin de tenir compte des contraintes d'exploitation propres à certaines communes.

Par ailleurs, l'article 39 a bien pour objet de placer les salariés concourant à l'exploitation des bus dans le cadre du régime du code du travail. Je considère donc que cet amendement est satisfait, la précision qu'il vise à introduire n'emportant guère de conséquences sur le fond ; j'en demande le retrait.

Je sollicite également le retrait de l'amendement n° 976 rectifié *bis*. La mise en place du CST va certes conduire à des complexités dans la gestion des salariés d'une même entreprise, mais celles-ci sont justifiées par les contraintes d'exploitation. En outre, il n'y a pas de difficulté opérationnelle à exploiter des lignes dans des cadres juridiques différents : c'est déjà le cas pour les transports scolaires ou touristiques, par exemple.

De plus, l'ensemble de l'architecture de l'article 39 serait déstabilisé par l'adoption de cet amendement, dans la mesure où celle-ci abolirait les différences de situation objectives entre conducteurs de bus.

La commission est favorable, enfin, à l'amendement n° 973 rectifié *bis*. La précision apportée est tout à fait utile. Le travail de la commission sur l'ensemble du texte a globalement été guidé par la préoccupation d'apporter le plus d'outils possible aux AOM. La précision en question permettra une meilleure association de l'AOM à la définition du périmètre du CST. Des ajustements pourraient être décidés dans le cadre du dialogue avec le ministère.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur l'amendement n° 977 rectifié *bis*, il s'agit, dans l'alinéa en cause, de prendre en compte les contraintes particulières à cette zone. Cette rédaction, qui est issue des travaux menés avec le Conseil d'État, est la bonne, à mon sens, et je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Concernant l'amendement n° 974 rectifié *bis*, ainsi que M. le rapporteur vient de l'expliquer, il n'est pas envisagé de revenir sur la durée légale du travail, fixée à 35 heures. L'amendement me semble donc satisfait et j'en propose le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

Je comprends la volonté de simplifier l'organisation au sein d'un dépôt de bus qui a présidé à la rédaction de l'amendement n° 976 rectifié *bis*. Néanmoins, les règles introduites visent à répondre aux exigences de continuité du service et de sécurité sur certaines lignes particulières. J'estime que cette logique doit prévaloir, et je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Enfin, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 973 rectifié *bis*.

M. le président. Monsieur Karoutchi, les amendements n° 977 rectifié *bis* et 974 rectifié *bis* sont-ils maintenus ?

M. Roger Karoutchi. Non, je les retire, monsieur le président.

M. le président. Les amendements n° 977 rectifié *bis* et 974 rectifié *bis* sont retirés.

Madame Darcos, l'amendement n° 976 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Laure Darcos. Non, je le retire également, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 976 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 973 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 953 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement a pour objet de préciser les modalités d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 39.

La date d'ouverture à la concurrence prévue par les textes communautaires transposés dans notre droit interne est, je le rappelle, le 1^{er} janvier 2025. De nombreux services sont concernés dans un délai court, avec une seule autorité organisatrice chargée de conduire le processus. En conséquence, la loi doit permettre de prendre en compte les éventuels délais de procédure qui aboutiraient à différer, de manière limitée, le changement effectif d'attributaire du contrat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Par cohérence avec sa position sur l'article 39, la commission est favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 953 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 39, modifié.

(L'article 39 est adopté.)

Article 40

- ① I. – Le code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le 8° de l'article L. 130-4 est complété par les mots : « de l'un des départements traversés par le réseau confié à l'exploitant qui les emploie » ;
- ③ 2° L'article L. 130-7 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
 - ④ « L'assermentation des agents de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage est valide sur l'ensemble du réseau confié à cet exploitant. » ;
- ⑤ 3° *(Supprimé)*
- ⑥ 4° Le titre IV du livre I^{er} est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :
 - ⑦ « CHAPITRE IX
 - ⑧ « Péages

- ⑨ « Art. L. 419-1. – I. – Le fait pour tout conducteur d'éluder de manière habituelle le paiement du péage sur une autoroute ou un ouvrage routier ouvert à la circulation publique est puni de 7 500 € d'amende.
- ⑩ « II. – Au sens et pour l'application du I, le conducteur qui élude de manière habituelle le paiement du péage est celui qui a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir circulé sur autoroute ou ouvrage routier sans s'acquitter de l'intégralité du montant du péage.
- ⑪ « Pour l'application du premier alinéa du présent II, une contravention ayant donné lieu à une transaction en application de l'article 529-6 du code de procédure pénale n'est pas prise en compte dans le calcul du nombre de contraventions. »
- ⑫ II. – Le II de l'article 529-6 du code de procédure pénale est ainsi modifié :
- ⑬ 1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les contraventions constatées à la suite de l'usage d'un dispositif de péage permettant l'identification des véhicules et la facturation sans recours à une barrière physique, faute pour le conducteur d'avoir fait usage de l'une des modalités de paiement mises à sa disposition avant et après le trajet concerné, la transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire minorée et de la somme due au titre du péage si ce versement est effectué dans un délai inférieur ou égal à quinze jours à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé. » ;
- ⑭ 2° Au dernier alinéa, après le mot : « forfaitaire, », sont insérés les mots : « de l'indemnité forfaitaire minorée, » ;
- ⑮ 3° (*Supprimé*)

M. le président. Je suis saisi de douze amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 942, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit de rétablir les sanctions prévues dans le texte initial du projet de loi pour les fraudes aux péages routiers en *free flow*.

Ces péages ont un intérêt important en termes d'environnement et pour la fluidité des circulations. Il convient de limiter autant que possible l'augmentation de la fraude qui pourrait résulter de leur mise en place. Le dispositif que nous proposons correspond aux peines classiques pour le défaut de paiement habituel dans les transports.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 541 rectifié *quater* est présenté par MM. Bazin, Husson, Bascher, Mouiller, Longuet, Daubresse et Segouin et Mmes de Cidrac, Deromedi, Garriaud-Maylam, Lavarde et Eustache-Brinio.

L'amendement n° 719 rectifié *bis* est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 763 rectifié *quater* est 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.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

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 ».

La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° 541 rectifié *quater*.

M. Jérôme Bascher. Cet amendement, dont le premier signataire est M. Bazin, vise à améliorer le recouvrement des amendes forfaitaires majorées, afin de contribuer à la réduction du déficit des finances publiques !

M. le président. L'amendement n° 719 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° 763 rectifié *quater*.

M. Claude Kern. Cet amendement a été très bien défendu par M. Bascher.

M. le président. Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 721 rectifié est présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Durantou, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mmes Bruguière et Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménié, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Poniatowski.

L'amendement n° 855 rectifié *quinquies* est présenté par MM. de Nicolaÿ et de Legge, Mme Morhet-Richaud, MM. Charon, Lefèvre et Sido, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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 » ;

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 721 rectifié.

M. Patrick Chaize. Le péage en flux libre est susceptible de provoquer une perte de recettes importante affectant l'équilibre économique des contrats. Notre amendement, qui reprend des dispositions adoptées par les pays ayant mis en œuvre ce système de péage, vise à s'opposer à la cession des véhicules dont les transactions n'auraient pas été régularisées. Cette mesure limiterait les conséquences économiques du dispositif et minimiserait son coût de mise en œuvre.

M. le président. L'amendement n° 855 rectifié *quinquies* n'est pas soutenu.

L'amendement n° 864 rectifié, présenté par Mmes Préville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny, est ainsi libellé :

Alinéas 6 à 11

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. En préambule, je veux affirmer que les conducteurs doivent s'acquitter du péage et qu'il est normal que des amendes sanctionnent les contrevenants. Mais est-il bien raisonnable de punir de 7 500 euros d'amende un conducteur qui a éludé plus de cinq fois en un an un péage d'autoroute ?

Dans mon département, pour me rendre à Cahors, je dois emprunter une route de 80 kilomètres et un petit morceau d'autoroute, de 20 kilomètres, pour un péage de 2,10 euros. Un conducteur qui ne paierait pas ce péage six fois en un an serait considéré comme l'éludant de manière habituelle et passible, pour 12,60 euros de péage non acquittés, d'une amende de 7 500 euros...

Ce n'est pas tout : le Gouvernement entend rétablir la peine de six mois de prison pour un tel « délit ». Voilà qui éveille des échos dévastateurs, si l'on se souvient que c'est la peine prononcée, avec sursis, à l'encontre d'un haut dignitaire religieux, pour des faits dont la gravité, on en conviendra, est sans commune mesure avec celle de l'infraction qui nous occupe.

Pourquoi sanctionner si durement ? J'avoue ne pas comprendre. Il me semble que l'amende doit être proportionnée à la somme à recouvrer. Par ailleurs, une amende d'un tel montant correspond à plus de six mois de salaire pour un grand nombre de nos concitoyens. Elle est disproportionnée aussi au regard des sanctions prévues en cas d'infraction au code de la route. Cette amende de 7 500 euros, de quoi est-elle le nom ? Songez que, pour un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 50 kilomètres par heure, ce qui est considérable, l'amende est de 1 500 euros, et de 3 750 euros en cas de récidive !

Il faut redonner du sens à tout cela et raison garder. C'est pourquoi je propose de supprimer les alinéas instaurant l'amende, à charge pour le Gouvernement de présenter à

l'Assemblée nationale des dispositions fixant une amende d'un montant proportionné pour les conducteurs éludant de manière habituelle le paiement du péage.

M. le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 539 rectifié *ter* est 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.

L'amendement n° 717 est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 761 rectifié *bis* est 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.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

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.

La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° 539 rectifié *ter*.

M. Jérôme Bascher. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 717 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° 761 rectifié *bis*.

M. Claude Kern. Cet amendement a pour objet d'aligner la terminologie des dispositions de l'article 40 relatives au délit d'habitude avec celle de l'article L. 121-2 du code de la route, qui fixe les principes de la responsabilité pénale en cas d'infraction à la réglementation sur l'acquittement des péages.

La responsabilité pécuniaire de l'infraction incombe au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, qui n'est pas nécessairement le conducteur. La clarification proposée est indispensable pour que le délit d'habitude s'applique à tous les cas de figure.

M. le président. Les deux amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° 723 rectifié est présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mmes Bruguère et Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et MM. Revet et Poniowski.

L'amendement n° 856 rectifié *quinquies* est présenté par MM. de Nicolaj et de Legge, Mme Morhet-Richaud, MM. Charon, Lefèvre et Sido, Mme Lamure, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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. »

La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 723 rectifié.

M. Patrick Chaize. Dans le prolongement de l'amendement n° 721 rectifié, celui-ci a pour objet d'empêcher la cession du véhicule en cas de non-paiement de péages par son propriétaire.

M. le président. L'amendement n° 856 rectifié *quinquies* n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces questions ont déjà été largement débattues en commission.

Mme le rapporteur pour avis, Françoise Gatel, et moi-même avons considéré que le dispositif répressif initialement envisagé n'était pas proportionné à la gravité de l'infraction. L'alignement sur le régime de la fraude habituelle dans les transports en commun ne nous a pas semblé pertinent.

L'esprit général du texte est toutefois préservé : il y a toujours une incitation à éteindre rapidement la procédure par la minoration de l'indemnité forfaitaire, et l'échelle des sanctions est durcie, avec la création d'une amende de 7 500 euros, la peine de prison ayant été écartée.

Dans la mesure où l'amendement n° 942 du Gouvernement tend à revenir sur la position de la commission, l'avis est défavorable.

En ce qui concerne les amendements identiques n° 541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater*, la mesure proposée s'appliquerait à toutes les amendes forfaitaires majorées, ce qui nous paraît excessif. Cela enlèverait toute marge de manœuvre au comptable public, alors que le dispositif actuel constitue une incitation pour les conducteurs non vertueux. Par ailleurs, le caractère systématique de la mesure rendrait celle-ci difficile à appliquer pour les agents, en l'absence de système automatisé de traitement. L'avis est donc défavorable.

L'amendement n° 721 rectifié vise à revenir sur des dispositions adoptées en commission. Si nos collègues estiment que l'opposition obligatoire au transfert du certificat d'immatriculation pour les seules infractions liées au passage en flux libre est nécessaire pour accompagner indirectement la lutte contre la fraude, j'émets un avis de sagesse, mais je suis plutôt tenté de leur demander le retrait de l'amendement. J'ai la même position, par cohérence, sur l'amendement n° 723 rectifié.

La commission a souhaité maintenir la création d'un délit de fraude habituelle au péage, mais en le redimensionnant. Elle est donc défavorable à l'amendement n° 864 rectifié, qui vise une suppression totale.

Enfin, la rédaction retenue vise à ne pas introduire de différence avec les autres articles du code de la route inclus dans la section modifiée par l'article 40 du projet de loi. Les amendements identiques n° 539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis* sont donc pleinement satisfaits. La rédaction proposée pour les 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 en flux libre. Je demande donc le retrait des amendements ; s'ils sont maintenus, j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur le rapporteur, pouvez-vous confirmer votre avis sur l'amendement n° 723 rectifié ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est le même que sur l'amendement n° 721 rectifié : retrait, sinon sagesse.

M. le président. Voilà qui est nouveau ! (*Sourires.*)

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les amendements identiques n° 541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater* visent à rendre systématique l'opposition du Trésor public au transfert du certificat d'immatriculation en cas de non-règlement d'une amende forfaitaire majorée. Ce dispositif reprend les dispositions insérées par le Gouvernement dans le texte initial, mais il va peut-être un peu loin. Je demande le retrait de ces amendements.

L'amendement n° 721 rectifié tend à rétablir ce que proposait le Gouvernement en cas de non-paiement des péages. Avis favorable.

S'agissant de l'amendement n° 864 rectifié, je suis un peu surprise, madame Prévile, de la façon dont vous avez présenté les choses. Il s'agit de sanctionner un automobiliste qui, à plus de cinq reprises, décide de ne pas payer et qui ne profite pas des deux mois dont il dispose pour régulariser sa situation. Peut-être estimez-vous qu'il est normal de systématiquement ne pas payer son péage, mais vous comprendrez que ce ne soit pas mon point de vue.

M. Laurent Lafon. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'avis est donc défavorable.

Les dispositions des amendements n° 539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis* seraient impossibles à appliquer : on ne peut pas faire porter la responsabilité pénale sur quelqu'un d'autre que le conducteur. Avis défavorable.

Quant à l'amendement n° 723 rectifié, il reprend une disposition initialement proposée par le Gouvernement : avis favorable.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Madame la ministre, vous êtes une femme de raison, mais, en l'occurrence, vous péchez franchement par excès...

Sur cette série d'amendements, je voudrais apporter quelques précisions au nom de la commission des lois.

Nous ne sommes naturellement pas opposés à la création d'un délit de fraude habituelle au péage. Le principe en a été approuvé en commission, mais, comme l'a expliqué le rapporteur, on ne peut pas approuver la peine d'emprisonnement de six mois proposée par le Gouvernement.

Par comparaison, on a récemment décidé d'instaurer une peine de six mois d'emprisonnement pour sanctionner la participation à des rodéos motorisés, qui mettent en danger les usagers de la route. Je ne pense pas que les deux infractions présentent le même caractère de gravité. En outre, nous manquons de places dans nos prisons...

On ne peut pas non plus comparer le délit de fraude habituelle au péage, même s'il est grave, avec celui de fraude dans les transports publics : dans ceux-ci, le contrôle est aléatoire ; au péage, il sera automatique, donc systématique.

S'agissant de l'opposition obligatoire à la cession du véhicule en cas de non-paiement de péages, il faut être attentif au fait que pour d'autres infractions, extrêmement graves, comme la conduite sans assurance, cette opposition n'est que facultative. En termes de cohérence et de proportionnalité, je souhaiterais qu'on en reste là.

Madame la ministre – je le dis sans faire allusion à des dispositions dont nous avons débattu hier –, il faut que nous soyons pragmatiques. L'introduction du péage à flux libre est une bonne chose, mais elle sera sans doute contraignante. Veillons à ne pas introduire la menace de sanctions excessives, qui ne faciliterait pas l'acceptation du dispositif.

En définitive, je voterai contre l'ensemble des amendements faisant l'objet de la discussion commune, en raison de leur caractère excessif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 942.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Bascher, l'amendement n° 541 rectifié *quater* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bascher. Il est retiré, monsieur le président.

M. Claude Kern. L'amendement n° 763 rectifié *quater* aussi !

M. le président. Les amendements n° 541 rectifié *quater* et 763 rectifié *quater* sont retirés.

Monsieur Chaize, l'amendement n° 721 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Compte tenu de l'avis favorable du Gouvernement, je n'aurai pas la sagesse de le retirer...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 721 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote sur l'amendement n° 864 rectifié.

M. Olivier Jacquin. Je suis tout à fait d'accord avec le plaidoyer de Mme la rapporteure pour avis de la commission des lois : les sanctions proposées sont excessives. Les positions de la commission sont nettement plus raisonnables, comme celle de Mme Prévaille visant à réduire le montant de l'amende.

L'instauration du péage en flux libre est une bonne chose. À la page 397 de l'excellent rapport de la commission, on lit que « les sociétés concessionnaires d'autoroutes évaluent la perte potentielle liée à la mise en place du flux libre à environ 5 % du montant total des recettes actuelles. [...] Elles

estiment ainsi que le déploiement de ce système pourrait représenter un manque à gagner de l'ordre de 500 millions d'euros par an à l'échelle nationale sur les 10 milliards de revenus des péages autoroutiers. » Il est ajouté que l'État devrait compenser ce manque à gagner aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. Madame la ministre, pourriez-vous nous éclairer sur ce point ?

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Le montant de l'amende, 7 500 euros, a pour moi un caractère d'injustice terrible. Être si répressif, par les temps qui courent, est propre à attiser une colère qui n'est pas encore retombée. Où sont nos valeurs ? L'autoritarisme est contre-productif : les punitions trop sévères, infondées surtout, sont génératrices de phénomènes de fond extrêmement graves, notamment le non-consentement aux redevances et aux taxes. Ce qui est accepté, c'est ce qui est juste !

Monsieur le président, j'ignore si c'est encore possible, mais je voudrais rectifier mon amendement afin de proposer, au lieu de la suppression des alinéas 6 à 11, la réduction du montant de l'amende à 1 000 euros.

M. le président. Ma chère collègue, il est malheureusement trop tard pour rectifier votre amendement.

Je mets aux voix l'amendement n° 864 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Bascher, l'amendement n° 539 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jérôme Bascher. Non, il est retiré, monsieur le président.

M. Claude Kern. Je retire aussi l'amendement n° 761 rectifié *bis* !

M. le président. Les amendements n° 539 rectifié *ter* et 761 rectifié *bis* sont retirés.

Monsieur Chaize, l'amendement n° 723 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Par cohérence, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 723 rectifié est retiré.

L'amendement n° 333 rectifié, présenté par MM. Pellevat et Gremillet, n'est pas soutenu.

Je suis saisi de cinq amendements identiques.

L'amendement n° 540 rectifié *quater* est 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.

L'amendement n° 708 rectifié *bis* est présenté par MM. Chaize, Savary et Magras, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, M. de Nicolaj, Mme Lassarade, MM. Priou, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

L'amendement n° 718 rectifié est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° 762 rectifié *ter* est présenté par M. Kern, Mmes Goy-Chavent et Vullien, MM. Bonnacarrère, Laugier, Henno, Bockel, Laurey et Détraigne et Mmes Billon, Sollogoub et C. Fournier.

L'amendement n° 852 rectifié *sexies* est présenté par MM. de Legge, Charon, Lefèvre, Poniowski, Sido, Duplomb et B. Fournier.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

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.

La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° 540 rectifié *quater*.

M. Jérôme Bascher. L'article 40 du projet de loi prévoit la possibilité, pour les usagers, de s'acquitter du péage après leur passage : c'est le post-paiement. Or, en l'état actuel des choses, cette pratique constituerait une infraction pénale. Nos tribunaux étant déjà très engorgés, cet amendement vise à éviter une telle pénalisation.

M. le président. La parole est à M. Patrick Chaize, pour présenter l'amendement n° 708 rectifié *bis*.

M. Patrick Chaize. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 718 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° 762 rectifié *ter*.

M. Claude Kern. Cet amendement a été très bien défendu.

M. le président. La parole est à M. Dominique de Legge, pour présenter l'amendement n° 852 rectifié *sexies*.

M. Dominique de Legge. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements identiques visent à opérer des clarifications rédactionnelles pour une meilleure sécurité juridique. Ils ont été rectifiés à la demande de la commission pour en retirer les éléments sur lesquels j'avais émis un avis défavorable. Dans ces conditions, la commission est favorable à ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Sous réserve que j'aie sous les yeux la dernière version rectifiée des amendements, il me semble que la première partie du dispositif est erronée, car le dispositif de péage en *free flow* permet avant tout la facturation, et non la perception du péage. Pour la seconde partie, dans la mesure où l'utilisateur ne respecte pas le délai de post-paiement, il sera formellement considéré comme ayant commis une infraction au regard de l'article R. 421-9 du code de la route, et une contravention sera dressée. Il ne paraît pas possible de superposer cette procédure à la transaction du concessionnaire. Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 540 rectifié *quater*, 708 rectifié *bis*, 762 rectifié *ter* et 852 rectifié *sexies*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 40, modifié.

(L'article 40 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 40

M. le président. L'amendement n° 124 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Voilà quelques jours, nous avons débattu de notre proposition de loi visant à la renationalisation des autoroutes. Malgré le constat largement partagé de l'erreur que fut leur privatisation, la majorité du Sénat a voté l'amendement de suppression déposé par M. Grand. Nous déplorons l'absence de volonté politique que masque l'argument récurrent selon lequel cela coûterait trop cher. Comme si la puissance publique ne pouvait faire le choix de défendre ses intérêts stratégiques...

Bref, un consensus s'est dégagé pour attendre la fin des concessions ; peut-être, à ce moment-là, pourrions-nous examiner la possibilité d'une reprise. Nous déplorons bien évidemment cette position, conforme à la manie des pouvoirs publics de reporter encore et toujours la fin de ces concessions, en sorte que, aujourd'hui, il nous faut attendre jusqu'à 2030 au minimum pour, éventuellement, reprendre la main.

Mes chers collègues, je vous propose de sécuriser l'avenir en inscrivant dans la loi que, dorénavant, aucune concession ne pourra être consentie pour l'exploitation d'une autoroute. Il serait cohérent de refuser de replonger dans les imbroglios administratifs liés à des contrats figés dans le temps, qui ne souffrent aucune évolution. S'il y a évolution ou renégociation, ce sera pour un motif d'intérêt général. Ainsi, mes chers collègues, nous assurerons, pour l'avenir, une pleine et entière maîtrise publique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ma chère collègue, nous pouvons partager votre préoccupation quant aux modalités de contractualisation. Toutefois, interdire globalement le recours à la concession n'est pas souhaitable : c'est un mode de réalisation de travaux d'exploitation qui permet à la personne publique de ne pas supporter des risques économiques et financiers, tout en s'appuyant sur l'expérience d'entreprises solidement établies. Avec une bonne négociation, la concession peut être un choix rationnel et adapté à tout type de projets. L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Le débat que nous avons eu au sujet de votre proposition de loi, madame la sénatrice, consistait plutôt à savoir si la privatisation s'était faite, à

l'époque, dans de bonnes conditions, et s'il n'aurait pas été préférable d'ajuster les contrats avant cette privatisation, ce que je pense à titre personnel.

Pour autant, il ne faut pas condamner les montages concessifs, qui ont permis de développer un réseau de près de 10 000 kilomètres, très utile y compris en termes d'aménagement et de développement de notre territoire. Ces procédures nécessitent une concertation et une enquête publique préalables, qui garantissent l'information du public et des usagers pour une prise de décision en toute connaissance de cause.

L'avis est donc défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous avons fait une proposition qui nous semblait intéressante, mais notre amendement a été déclaré irrecevable, parce que l'on ne donne pas d'injonction au Gouvernement. J'aurais pu le reformuler, mais on m'a opposé que, de toute manière, s'agissant d'un contrat entre l'État et un concessionnaire, je n'avais rien à dire... Eh bien, je vais tout de même dire quelque chose !

Nous proposons que l'on reprenne la main en 2032 et que si, d'ici là, il devait y avoir de nouveaux contrats ou de nouveaux adossements, on y intègre un certain nombre de clauses rendant les concessions plus vertueuses : ces clauses auraient pu prévoir, par exemple, une tarification différenciée selon le niveau d'émission de polluants atmosphériques des véhicules et selon les horaires de circulation, l'installation de bornes de recharge électrique, la création de voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage. Sur ce point, je relève qu'un concessionnaire autoroutier ayant financièrement intérêt à ce que le flux de véhicules soit maximal, la création de voies réservées ne l'intéresse guère. Ne nous étonnons donc pas si, en France, nous avons si peu de voies réservées !

Madame la ministre, j'aimerais connaître votre opinion sur cette idée d'envoyer tout de suite un signal aux futurs concessionnaires, leur signifiant que le Parlement leur demandera de respecter des modes d'exploitation nettement plus conformes à l'esprit de ce projet de loi.

Par ailleurs, je serais intéressé d'entendre votre réponse à la question que je vous ai posée il y a quelques instants.

M. le président. La parole est à Mme Laure Darcos, pour explication de vote.

Mme Laure Darcos. Cela paraîtra peut-être incongru au regard de ma position dans l'hémicycle, mais je voterai symboliquement cet amendement, quoique j'aie voté contre la renationalisation des autoroutes.

Au nom de mes quatre collègues sénateurs de l'Essonne, madame la ministre, je veux de nouveau attirer votre attention sur une situation que vous connaissez très bien : il n'est pas normal que l'A 10 et l'A 11 soient encore payantes à vingt-trois kilomètres de Paris, du côté de Dourdan, alors que la plupart des autres tronçons à péage se trouvent à une cinquantaine de kilomètres au moins de la capitale. Tous les jours, des milliers de personnes empruntent cette autoroute, parce qu'elles n'ont pas d'autre possibilité.

Nous avons déposé des amendements pour remédier à cette situation, qui ont été déclarés irrecevables. Je sais que l'on ne peut pas obliger des concessionnaires d'autoroutes à faire autre chose que ce qu'ils veulent, mais, pour les usagers, la situation actuelle est inadmissible !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 124 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 316 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolăy, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Patrick Chaize.

M. Patrick Chaize. La directive 2014/23/UE 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 donc souhaité encadrer spécifiquement ces marchés, mais le texte de loi n'a pas limité le domaine d'application de cet encadrement.

Conformément à la directive, le périmètre d'application de l'encadrement des marchés devrait spécifiquement être adapté à l'enjeu particulier l'ayant motivé. Les autres contrats passés par les sociétés d'autoroutes ne présentant aucune particularité par rapport à ceux passés par d'autres délégataires, la situation actuelle est constitutive d'une rupture d'égalité devant la loi.

Dans le cas concret des sociétés d'autoroutes, lors de l'analyse de leurs achats et des secteurs où interviennent les entreprises qui leur sont liées, le constat, évident, est que le seul type d'achats qui puisse éventuellement poser problème est celui des travaux commandés à des entreprises liées.

D'une part, les sociétés d'autoroutes ne sont pas des acheteurs importants de fournitures et services, certainement pas au point de peser sur les marchés sur lesquels elles achètent des fournitures et services. Les entreprises qui leur sont liées ne sont d'ailleurs pas présentes sur ces marchés et n'y disposent à coup sûr pas d'une position importante.

Il convient donc d'exclure de tout encadrement spécifique les achats de fournitures et services des sociétés d'autoroutes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les obligations de publicité et de mise en concurrence applicables aux marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sont récentes, puisqu'elles datent de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Nous manquons donc de retour d'expérience. Ainsi, l'Arafer n'a pas encore eu le temps de publier le rapport quinquennal sur l'économie générale des concessions qu'elle doit remettre en application de l'article L. 122-9 du code de la voirie routière.

Cette loi de 2015 conduit à renforcer la régulation du marché de l'autoroute concédée et visait à traduire un certain nombre de propositions issues notamment du travail réalisé en 2014 par notre collègue Louis-Jean de Nicolaj et notre ancien collègue Jean-Jacques Filleul.

Pour des raisons de transparence du fonctionnement de ce marché et de bonne régulation de ces sociétés, il ne me paraît pas souhaitable de revenir sur ces dispositions. Je demande donc le retrait de cet amendement ; s'il est maintenu, j'y serai défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement va trop loin. Un certain nombre de marchés doivent rester contrôlés par l'Arafer ; je pense, par exemple, aux marchés de maîtrise d'œuvre. Je comprends bien votre souci de simplification, monsieur Chaize. Nous pourrions réfléchir, dans la suite de la navette parlementaire, à un amendement prévoyant la prise, après avis de l'Autorité de la concurrence et de l'Arafer, d'un décret excluant un certain nombre de marchés de fournitures. En l'état, je le répète, l'amendement va trop loin. En conséquence, j'en demande le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Monsieur Jacquin, on ne peut pas prendre des dispositions aussi générales que ce que vous proposez. Le code de la voirie routière prévoit d'ores et déjà des modulations horaires et environnementales, les modulations environnementales étant obligatoires pour les poids lourds.

S'agissant des voies réservées pour le covoiturage ou les transports en commun, elles sont étudiées et contractualisées au cas par cas. Cette démarche n'est pas appropriée pour un certain nombre de sections : concernant la partie concédée de la route Centre-Europe Atlantique, par exemple, je ne vois pas pourquoi on mettrait en place des voies réservées au covoiturage au milieu d'une section interurbaine.

Par ailleurs, l'installation de bornes de recharge électrique est déjà prévue par l'arrêté du 2 janvier 2019 relatif aux sous-concessions.

Concernant les barrières de péage, madame Darcos, leur proximité des agglomérations est liée à l'extension de celles-ci. De façon générale, près d'un million de nos concitoyens empruntent fréquemment les autoroutes. Consciente des difficultés qu'ils rencontrent, j'ai obtenu, après discussion avec les sociétés d'autoroutes, une réduction de 30 % de l'abonnement pour tous les automobilistes faisant plus de dix aller-retour par mois sur un même trajet.

M. Olivier Jacquin. Merci de votre réponse, madame la ministre, mais elle ne me satisfait pas !

M. le président. Monsieur Chaize, l'amendement n° 316 rectifié est-il maintenu ?

M. Patrick Chaize. Compte tenu des éléments apportés par Mme la ministre, je le retire, mais j'insiste sur cette question importante.

M. le président. L'amendement n° 316 rectifié est retiré.

4

SALUT EN SÉANCE AUX AUDITEURS DE L'INSTITUT DU SÉNAT

M. le président. Madame la ministre, mes chers collègues, je suis heureux de saluer la présence dans nos tribunes des auditrices et des auditeurs de la quatrième promotion de l'Institut du Sénat.

Sur 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 dix-neuf 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 à la fin du mois de 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 que, 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.*)

5

ORIENTATION DES MOBILITÉS

Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons, au sein du chapitre III du titre V, l'examen des amendements tendant à insérer un article additionnel après l'article 40.

TITRE V (SUITE)

SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre III (suite)

OUTILS DE FINANCEMENT, DE
RÉGULATION ET DE MODERNISATION

Articles additionnels après l'article 40 (suite)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 514 rectifié *ter*, présenté par Mmes Lienemann, Gréaume et Apourceau-Poly, n'est pas soutenu.

L'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, est ainsi libellé :

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 »

La parole est à Mme Christine Lavarde.

Mme Christine Lavarde. Cet amendement vise à modifier les conditions économiques des contrats de concession autoroutière. S'il était adopté, son dispositif ne s'appliquerait qu'en cas de renégociation ou de renouvellement d'un contrat de concession.

Il s'agit tout d'abord d'étendre le bénéfice des abonnements à tarif réduit à l'ensemble des véhicules utilisant des carburants alternatifs, au sens de l'article 1^{er} du décret 2017-1673 du 8 décembre 2017. Le champ défini par la loi relative à la transition écologique pour la croissance verte est trop restreint.

Il s'agit ensuite de demander aux concessionnaires d'autoroutes de mettre en place un plan de déploiement de stations d'avitaillement pour ces carburants.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. L'article L. 122-4 du code de la voirie routière permet déjà une différenciation en matière d'abonnements pour les usagers des autoroutes afin 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 sans allongement de la durée des concessions ; c'est là un point important.

Je partage évidemment votre objectif, ma chère collègue. Toutefois, le dispositif de cet amendement va sensiblement plus loin que le droit en vigueur et n'est pas équilibré d'un point de vue financier au regard du régime de la concession. C'est pourquoi je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Même avis. Aujourd'hui, cette possibilité existe déjà. Si l'on veut en faire une obligation, le contrat s'en trouvera déséquilibré, ce qui donnera lieu à des compensations. Les autres usagers seront alors pénalisés par une hausse des tarifs, ce qui ne me semble pas souhaitable. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Madame Lavarde, l'amendement n° 337 rectifié est-il maintenu ?

Mme Christine Lavarde. Nous avons pris en considération cet argument relatif à l'équilibre économique des contrats en cours en visant bien, au début de chacun des deux alinéas, « toute convention de délégation ou modification d'une convention de délégation », c'est-à-dire le moment où l'État et le concessionnaire renégocient les modalités du contrat ou établissent un nouveau contrat. En conséquence, il n'y aurait pas de remise en cause de contrats en vigueur.

Si cette possibilité existe effectivement aujourd'hui pour favoriser les véhicules à faibles émissions, on constate qu'aucun concessionnaire d'autoroutes n'a mis en place une telle tarification réduite. C'est pourquoi nous estimons qu'il faut en faire une obligation pour l'avenir. Je maintiens cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Il s'agit ici d'une loi d'orientation des mobilités, et non pas d'une loi d'exécution des mobilités. Cet excellent amendement de mon collègue Jean-François Husson, que nous sommes nombreux à avoir cosigné, prépare l'avenir ! Les possibilités évoquées ne sont finalement qu'hypothétiques et ne trouvent aucune traduction dans la réalité. Les textes ont été modifiés en 2017, et on n'en tire pas de conséquences pour l'avenir !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je le redis, cette possibilité existe déjà aujourd'hui. Peut-être faut-il, à ce stade, demander à Mme la ministre d'engager les sociétés concessionnaires d'autoroutes à les mettre en œuvre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 337 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 40.

L'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, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Rachid Temal.

M. Rachid Temal. Cet amendement vise à prendre acte de ce fait important que les touristes transitant par la France ou y séjournant empruntent les autoroutes et participent donc ainsi à l'activité des sociétés concessionnaires.

Le Gouvernement a fait le choix de développer le tourisme, tout en réduisant les moyens accordés à ce secteur. En effet, Atout France, la structure chargée du développement du tourisme, a annoncé un plan social, malgré les engagements pris au travers du budget que nous avons voté.

Aussi proposons-nous de créer une taxe additionnelle de 2 % sur les bénéfices des sociétés d'autoroutes, lesquelles bénéficient de l'activité touristique, afin de contribuer au financement du développement de l'industrie du tourisme.

Je ne méconnaissais pas le fait que cette taxe pourrait ensuite être répercutée sur les usagers, mais si nous voulons faire du tourisme français, qui représente 8 % du PIB, une véritable industrie, encore faut-il s'en donner les moyens.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette taxe serait bien évidemment répercutée sur l'utilisateur, et pas seulement sur le touriste.

Je rappelle que, en 2017, les sociétés d'autoroutes ont versé environ 5 milliards d'euros aux personnes publiques au travers de la redevance domaniale et de la taxe d'aménagement du territoire, ainsi que par le biais de l'impôt sur les sociétés, sans compter la TVA collectée.

Toute taxe supplémentaire sur les sociétés autoroutières, quelle que soit la destination de son produit, ne ferait au final qu'augmenter les contributions dues par l'utilisateur. En conséquence, l'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne doute pas que l'on puisse proposer de nombreuses causes à financer, outre le développement du tourisme...

Les sociétés d'autoroutes bénéficient d'une clause de paysage fiscal, qui oblige à une compensation intégrale en cas de création d'une nouvelle taxe. Cela se traduirait par une augmentation des péages, ce qui ne me semble pas souhaitable.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je tiens tout d'abord à remercier Mme la ministre de la réponse qu'elle m'a faite, même si cette réponse ne m'agréa pas. Je tenterai de faire en sorte qu'un député reprenne mon amendement, en le reformulant, afin de promouvoir des concessions plus vertueuses, dans une logique de maîtrise publique des services publics.

Quant à l'amendement de M. Temal, il a la vertu de mettre en lumière la logique actuellement en vigueur, où l'automobiliste est la mauvaise variable d'ajustement. Un kilomètre d'autoroute gratuite constitue une charge de fonctionnement pour le ministère des finances. J'ai le cas en Lorraine : un kilomètre d'autoroute sans péage coûte en entretien. En revanche, un kilomètre d'autoroute concédée rapporte énormément d'argent au budget de la Nation, *via* l'impôt sur les sociétés, la récupération de la TVA et les différentes taxes autoroutières.

Je voterai symboliquement cet amendement, s'il n'est pas retiré. Dans la période actuelle, nous devons envoyer des signaux à nos concitoyens contribuables, dont certains sont exaspérés. Notre administration des routes est capable d'entretenir correctement notre patrimoine routier si on lui en donne les moyens.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Nous avons eu ce débat lors de l'examen de la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cet amendement avait alors déjà été présenté.

Si l'on crée une taxe, on sait très bien qui la supportera en définitive. Il existe d'ailleurs un précédent.

Je profite de l'occasion pour rappeler, madame la ministre, que le Conseil d'État a donné raison à Raymond Avrillier (*Mme la ministre opine.*), qui avait fait de multiples démarches pour obtenir le protocole de 2015 des sociétés d'autoroutes. L'État va donc pouvoir le rendre public.

En tout état de cause, si une taxe devait être mise en place, elle devrait, me semble-t-il, contribuer au financement de l'Afitf. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – M. Olivier Jacquin applaudit également.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je suis d'accord !

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Pour une fois, je pourrais faire miens les propos de mon collègue Gontard, ou presque !

L'instauration d'une taxation supplémentaire des sociétés d'autoroutes est parfois préconisée par l'Union européenne lorsqu'il s'agit de financer un report modal. À cet égard, je ne puis manquer d'évoquer, madame la ministre, le canal Seine-Nord Europe : mon principal sujet de préoccupation n'a pas changé depuis la nuit dernière ! La création d'une taxe

affectée avait été envisagée pour couvrir le remboursement des 800 millions d'euros que la Société du canal Seine-Nord Europe devrait emprunter.

Évidemment, je ne pourrai soutenir cet amendement, car la nouvelle taxe prévue se reporterait sur tous les automobilistes, mais j'aimerais connaître votre avis sur le sujet, madame la ministre.

M. le président. La parole est à M. Rachid Temal, pour explication de vote.

M. Rachid Temal. Mon amendement aura au moins eu la vertu d'ouvrir le débat ! Madame la ministre, vous sous-entendez qu'il est un peu facile de faire de telles propositions, mais les sociétés d'autoroutes bénéficient de l'apport touristique.

Je vais retirer mon amendement, car les contrats passés avec les sociétés d'autoroutes sont quasiment léonins : chaque fois que l'on veut faire quelque chose, on se retrouve bloqué, parce qu'*in fine* c'est l'utilisateur qui paie.

Cela étant, j'y insiste, une quasi-industrie française est aujourd'hui en train de sombrer, parce que le Gouvernement a fait le choix de la priver de crédits.

M. le président. L'amendement n° 223 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Bascher, les surpéages sont en définitive des péages payés par les usagers. J'imagine que vous pensez davantage aux poids lourds qu'aux véhicules de particuliers (*M. Jérôme Bascher acquiesce.*), mais la directive Eurovignette limite la possibilité d'imputer au-delà du coût complet. Il existe donc des contraintes importantes, étant entendu que, en France, la taxe d'aménagement du territoire et la redevance domaniale dues par les concessions autoroutières historiques s'imputent au titre des marges permises par la directive Eurovignette. Nous sommes amenés à le rappeler chaque fois que sont élaborés des textes européens portant sur les concessions, afin de conforter les dérogations.

M. le président. L'amendement n° 297 rectifié *ter*, présenté par Mmes Lienemann, Gréaume et Apourceau-Poly n'est pas soutenu.

L'amendement n° 315, présenté par M. Grand, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Jean-Pierre Grand.

M. Jean-Pierre Grand. Aujourd'hui, en France, certains projets routiers sont bloqués en l'absence de possibilités de financement par l'État et les collectivités territoriales. Il s'agit notamment de projets de connexion aux autoroutes, qui pourraient être utilement adossés aux concessions existantes et financés uniquement par l'allongement de leur durée. En

ce qui concerne ma région, j'évoquerai en particulier le passage à 2x3 voies de l'A 9 au Boulou et la bifurcation de cette même autoroute à Narbonne.

Cette solution a déjà été validée par l'Union européenne et utilisée dans le cadre des plans de relance autoroutiers, comme celui de 2015, qui prévoit plus de 3 milliards d'investissements en échange d'un allongement de deux ans et demi des concessions concernées. Mais aujourd'hui, le financement de tels adossements ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs des péages, ce que je conteste.

C'est pourquoi je propose de réintroduire la possibilité de financer certains projets par un allongement raisonnable de la durée de la concession. Permettez-moi, madame la ministre, de prendre l'exemple, dans mon département de l'Hérault, du projet de liaison entre l'A 750 et l'A 9, d'une longueur de 6,3 kilomètres, afin d'assurer le contournement ouest de Montpellier, pour un coût estimé à 250 millions d'euros environ. Les travaux nécessaires pourraient utilement être financés par un modeste allongement de la concession, de l'ordre de six mois seulement.

Aucune autre solution ne peut être sérieusement envisagée pour financer en totalité ce chaînon manquant entre l'A 750 et l'A 709 dans la métropole de Montpellier, sauf à créer une autoroute à péage, ce qu'il est hors de question que nous, élus locaux, acceptions. D'ailleurs, ce ne serait pas conforme à la volonté du Gouvernement d'améliorer le pouvoir d'achat de nos concitoyens.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement traduit en réalité l'incapacité de notre pays à financer les infrastructures nécessaires en termes d'aménagement du territoire partout dans nos régions. Cela étant dit, il revient sur le dispositif introduit en 2015 au travers de l'article 15 de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. La commission a eu l'occasion de rappeler son travail sur ce sujet lors de l'examen de la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes défendue par le groupe CRCE. Je ne suis pas favorable à ce que l'on fasse sauter ce verrou, car cela donnerait l'impression que les concessions peuvent être rallongées au gré des besoins, alors même que nous avons jugé qu'une durée de concession de soixante-dix ans, pour ADP, c'était beaucoup.

En conclusion, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est toujours possible de financer par adossement et par allongement de la durée de la concession la réalisation d'un tronçon autoroutier, sous diverses réserves : il faut notamment pouvoir démontrer que ce tronçon ne peut pas faire l'objet d'une concession autonome, ce qui peut être le cas pour le contournement ouest de Montpellier.

Toutefois, depuis la loi de 2015, un allongement de la concession ne peut intervenir qu'après un vote du Parlement. Étant donné la sensibilité du sujet, cela me semble légitime.

J'ai bien compris votre préoccupation quant au contournement ouest de Montpellier, monsieur Grand, mais je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. Monsieur Grand, l'amendement n° 315 est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Grand. Madame la ministre, nous venons de faire un énorme pas en avant. Je conçois parfaitement que l'on ne changera pas la loi aujourd'hui. Je comprends la position de la commission, qui rejoint un peu celle du Gouvernement, mais j'ai observé, monsieur le président de la commission, que l'Eure avait pu bénéficier d'un allongement de la durée de la concession par rapport à ce qui avait été prévu en 2015. (*M. le président de la commission s'étonne.*) Je comprends donc pourquoi la commission n'est pas violemment opposée à mon amendement... (*Protestations.*)

Je prends acte, madame la ministre, du fait que vous n'avez pas fermé la porte, tant s'en faut. Vous avez dit qu'un allongement de la durée de la concession devait être approuvé par le Parlement. Je suis certain que l'on trouvera un consensus pour permettre la réalisation du projet de liaison de l'A 9 et de l'A 75 pour le contournement de Montpellier. Ce sont tout de même 500 000 personnes qui subissent, tous les jours, l'embolisation de ce territoire. Je me fais aujourd'hui leur porte-parole.

Cela étant dit, je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 315 est retiré.

La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Je ne comptais pas intervenir, étant plutôt économe de ma parole, mais puisque M. Grand me provoque et souhaite que l'on parle de l'Eure...

Tout d'abord, je n'ai pas connaissance d'un rallongement de la durée de la concession dans l'Eure – à moins que vous ne l'écriviez avec un « h » ! (*Sourires.*) Vous m'apprenez là quelque chose... Comme vous le savez, il n'appartient pas aux sénateurs de renégocier la durée des concessions.

Pour être tout à fait clair, je suis, contrairement à ce que vous avez donné à entendre, violemment opposé à l'allongement de la durée des concessions ! Malheureusement, comme cela a bien été mis en évidence par Jean-Jacques Filleul et Louis-Jean de Nicolaj en 2014, les concessions conclues entre l'État et les sociétés d'autoroutes sont manifestement et excessivement déséquilibrées au profit de celles-ci. Pour ma part, je n'attends donc qu'une chose : que ces concessions arrivent à échéance pour que l'on puisse renégocier.

Si, d'aventure, on parvenait à renégocier des contrats plus équilibrés, on pourrait alors éventuellement envisager d'en rallonger la durée. Mais, dans le contexte actuel, il est plutôt urgent de pouvoir les renégocier ! Nous l'avons tous souligné, quelles que soient les travées sur lesquelles nous siégeons, la situation actuelle est intolérable. Il est insupportable qu'une condamnation à verser des pénalités aux sociétés d'autoroutes consécutive à un gel de tarif coûte à l'utilisateur 500 millions d'euros de plus. Tout le volontarisme de Mme la ministre a été nécessaire pour obtenir un petit geste des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Il est insupportable que l'État soit quasiment obligé de quémander un geste commercial auprès de ces sociétés ! Il est insupportable que la moindre taxe se répercute sur l'automobiliste !

M. Jean-Pierre Grand. Comment faites-vous, alors ?

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Je ne sié debate sur les travées communistes,...

M. Michel Dagbert. Pas encore ! (*Sourires.*)

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* ... mais il est insupportable de voir les sociétés d'autoroutes réaliser une marge de 70 % !

M. Pascal Savoldelli. Eh oui !

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Les concessions représentent 13 % du chiffre d'affaires de certains groupes, mais 60 % de leurs bénéfices ! C'est insupportable !

C'est pour cette raison que je ne suis pas non plus favorable à toutes les mesures visant à réduire les quelques pouvoirs sur les sociétés d'autoroutes que la loi dite Macron a dévolus à l'Arafer, ce qui est heureux. Il serait tout à fait souhaitable qu'il y ait davantage de transparence. À cet égard, je me réjouis que le Conseil d'État ait enfin condamné l'État et les sociétés d'autoroutes à porter à la connaissance du public le contenu des contrats qui ont été signés en 2015. J'indique que, en tant que président de commission, j'avais écrit au Premier ministre de l'époque, Manuel Valls, au ministre de l'économie de l'époque, Emmanuel Macron, et à la ministre de l'écologie de l'époque, Mme Royal, pour obtenir communication de ces contrats, mais on avait refusé de nous les donner. On est dans un système tout à fait opaque, ce que je trouve inadmissible !

Monsieur Grand, si c'est là ce que vous vouliez m'entendre dire, oui, je suis violemment opposé à l'allongement de la durée des concessions et je suis violemment opposé à la manière dont ont été conclues les concessions des sociétés d'autoroutes à l'époque où M. de Villepin était Premier ministre. (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste et sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

M. le président. L'amendement n° 572 rectifié *ter*, présenté par M. Grand, Mme Primas et M. Gremillet, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Jean-Pierre Grand.

M. Jean-Pierre Grand. Monsieur le président de la commission, il est facile d'être opposé au rallongement des concessions, mais la question du financement reste posée. Dans l'Eure, les véhicules ne roulent pas à touche-touche le matin, mais chez nous, dans le Midi, c'est le cas...

M. Hervé Maurey, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Arrêtez de parler d'un département que vous ne connaissez pas ! Il y a des voitures, dans l'Eure !

M. Jean-Pierre Grand. J'en viens à l'amendement.

Les réformes territoriales successives ont conduit à la création d'établissements publics de coopération intercommunale toujours plus gros et aux compétences de plus en plus larges. Elles ne sont pas étrangères à la lassitude et au désarroi des maires et de l'ensemble des élus municipaux.

Pour les communautés urbaines et les métropoles, le transfert obligatoire de la compétence pour toutes les voiries s'est souvent opéré au prix d'un grand nombre de difficultés. Les maires ont été dépossédés de cette compétence de proximité essentielle, dont l'exercice nécessite réactivité et vision prospective.

Nous avons à présent tout le recul nécessaire pour dresser un constat objectif : les communes n'ont aucune maîtrise des coûts des travaux réalisés sur les voiries transférées. Or, je le rappelle, ce sont les communes qui, *via* les attributions de compensation, financent ces travaux. En outre, il n'y a aucune recherche de concours financiers pour augmenter les recettes, aucune garantie que les travaux correspondent parfaitement aux attentes du maire et des usagers, aucune garantie d'acceptation des travaux souhaités par la municipalité – une métropole peut se comporter comme une collectivité de plein exercice –, aucune garantie en termes d'investissements, au-delà des attributions de compensation, pour entretenir et rénover le patrimoine des voiries.

De plus, les maires constatent, à l'expérience, un rallongement important des délais d'études, de lancement des appels d'offres, de mise en chantier et d'exécution des travaux.

C'est pourquoi je propose d'établir une hiérarchisation des voiries, en distinguant les voiries d'intérêt communautaire, relevant de l'EPCI, et les voiries d'intérêt communal, relevant de la commune.

Cet amendement a déjà été adopté par le Sénat, sur l'initiative de Mme la présidente Sophie Primas, lors de l'examen de la proposition de loi relative à l'équilibre territorial et à la vitalité de la démocratie locale.

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, il s'agit là d'un amendement de cohérence et de bon sens.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. Cet amendement a effectivement déjà été adopté, sur l'initiative de notre collègue Sophie Primas.

La loi Maptam de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a conduit à la création d'EPCI de taille très importante, incluant un grand nombre de communes et prenant la forme de communautés d'agglomération, de communautés urbaines ou de métropoles. Pour ces deux dernières catégories, la compétence voirie est obligatoire et totale, ce qui implique que les communautés urbaines et les métropoles exercent des compétences d'ultraproximité, dont l'entretien quotidien de la voirie, alors que ces EPCI devraient se concentrer sur la stratégie territoriale et les grands plans d'aménagement. Cela conduit ces EPCI à se détourner de leurs missions véritables et engendre un sentiment de dépossession des maires à l'égard de leurs administrés.

En conséquence, cet amendement vise à restreindre la compétence de la communauté urbaine et de la métropole à la voirie principale déterminée d'intérêt communautaire ou métropolitain par l'organe délibérant. L'avis est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Comme vous le savez, le Gouvernement et le Président de la République ne souhaitent pas revenir sur les lois Maptam et NOTRe. On ne peut pas passer son temps à faire et défaire des lois dont la mise en œuvre a coûté beaucoup d'énergie.

M. Jérôme Bascher. Quoi que !

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Pour autant, un certain nombre d'attentes émergent à l'évidence du grand débat, concernant notamment la possibilité pour les maires de s'exprimer dans de très grandes intercommunalités. Le sujet mérite que l'on mène une réflexion globale, plutôt que de revenir sur les équilibres de ces lois par morceaux ou par touches.

En conséquence, je vous suggère, monsieur le sénateur, de retirer votre amendement, au bénéfice de l'engagement d'une réflexion d'ensemble.

M. le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Madame la ministre, pour une fois, vous n'avez pas forcément écouté la voix du maître, à savoir le Président de la République, qui a déclaré qu'il était ouvert à l'idée d'une révision de la loi NOTRe par petites touches. (*Mme la ministre fait un signe de dénégation.*) Cela étant, attendons ses déclarations de la semaine prochaine...

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. J'aurais voté le précédent amendement de M. Grand s'il n'avait pas été retiré. En effet, quand on arrive à Montpellier par l'A 750, après avoir traversé le Larzac, on passe de deux voies à une seule, tellement embouteillée que notre collègue a parfaitement raison de réclamer la réalisation de ce contournement autoroutier.

J'en reviens au présent amendement.

Quand on a créé les communautés de communes, on leur a transféré la compétence voirie seulement pour les voies les plus importantes, la voirie secondaire restant à la charge des communes : il faut poursuivre dans cet esprit, même pour les plus grosses intercommunalités. En effet, les maires sont plus réactifs et plus proches du terrain.

Je voterai cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je soutiens également cet amendement.

Madame la ministre, en dépit de ce que vous nous avez dit, certaines dispositions de la loi NOTRe mériteraient d'être revues. Les grandes intercommunalités ne peuvent pas assumer toutes les compétences : l'échelon de base que forment nos communes et nos bourgs est en mesure de répondre à la demande de davantage de proximité et de démocratie locale.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. Madame la ministre, je sais que ce sujet ne relève pas de votre compétence, mais il importe que l'on se mette d'accord.

Nous ne voulons pas d'un grand soir de la loi NOTRE, cette loi ayant elle-même été un grand soir très ténébreux, sans lumière! (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et républicain.*) Il faut le reconnaître, il s'agit d'un texte hasardeux, qui complique l'exercice des missions dans les territoires.

Il serait plus raisonnable, à mon sens, de procéder à des améliorations là où c'est nécessaire pour garantir l'efficacité, plutôt que d'afficher une ambition certes très légitime, mais qui n'aura guère de chances de déboucher sur un résultat satisfaisant. Il vaut mieux assouplir certains dispositifs, donner de la liberté et de l'agilité, en renonçant à l'esprit autoritaire de standardisation qui a prévalu lors de l'élaboration de la loi NOTRE et qui nous complique bien la vie!

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 572 rectifié *ter*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 40.

Chapitre IV MESURES DIVERSES

Article 41

- ① I. – Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5343-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les ouvriers dockers professionnels et les ouvriers dockers occasionnels sont recensés par port. Parmi les ouvriers dockers professionnels, les ouvriers dockers mensualisés habilités à conserver leur carte professionnelle en application de l'article L. 5343-3 et les ouvriers dockers professionnels intermittents sont inscrits, par port, sur un registre tenu par un organisme national défini par la convention collective applicable aux ouvriers dockers ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.
- ④ « Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 5343-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) À la première phrase du quatrième alinéa, la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » ;
- ⑦ b) Au début du dernier alinéa, les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause, le bureau central de la main-d'œuvre, institué par l'article L. 5343-8, décide » sont remplacés par les mots : « Lorsque le licenciement intervient pour une autre cause ou lorsqu'il est procédé à la radiation mentionnée à l'article L. 5343-16, le président de la caisse de compensation des congés payés chargée des entreprises de manutention portuaire mentionnée à l'article L. 5343-24, compétente pour le port concerné, décide, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;
- ⑧ 3° L'article L. 5343-5 est ainsi rédigé :

⑨ « Art. L. 5343-5. – Tout ouvrier docker professionnel intermittent doit être disponible à l'embauche. Il est tenu d'informer la caisse de compensation des congés payés compétente pour le port concerné, de sa situation selon des modalités fixées par le président de cette caisse sur proposition de la commission paritaire spéciale, lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21. À défaut d'une décision du président de la caisse de compensation des congés payés, ces modalités sont déterminées par arrêté des ministres chargés du travail et des ports maritimes.

⑩ « Tout ouvrier docker professionnel intermittent est également tenu d'accepter le travail qui lui est proposé. » ;

⑪ 4° (*Supprimé*)

⑫ 5° La section 2 du chapitre III est ainsi modifiée :

⑬ a) (*nouveau*) La sous-section 3, qui devient la sous-section 1, comprend les articles L. 5343-15 à L. 5343-17 tels qu'ils résultent des 6° à 8° du présent I ;

⑭ b) (*nouveau*) La sous-section 4, qui devient la sous-section 2, comprend l'article L. 5343-18 tel qu'il résulte du 9° du présent I et les articles L. 5343-19 et L. 5343-20 ;

⑮ c) (*nouveau*) La sous-section 5, qui devient la sous-section 3, comprend l'article L. 5343-21 tel qu'il résulte du 10° du présent I et l'article L. 5343-22 ;

⑯ 6° L'article L. 5343-15 est ainsi rédigé :

⑰ « Art. L. 5343-15. – Le nombre d'ouvriers dockers professionnels intermittents pour chaque port ne peut excéder une limite déterminée par le nombre de vacances chômées des dockers professionnels intermittents au cours des six derniers mois rapporté au nombre total des vacances travaillées et chômées de ces dockers au cours de la même période. Ce rapport, exprimé en pourcentage, peut varier en fonction de l'effectif des dockers professionnels intermittents relevant de chaque port et en fonction du caractère saisonnier de certains trafics. Il est fixé par voie réglementaire et ne peut excéder 30 %. » ;

⑱ 7° L'article L. 5343-16 est ainsi modifié :

⑲ a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « des limites définies » sont remplacés par les mots : « de la limite définie », la référence : « au 1° de l'article L. 5343-9 » est remplacée par la référence : « à l'article L. 5343-2 » et, à la seconde phrase, les mots : « l'une ou l'autre de ces limites » sont remplacés par les mots : « la limite » ;

⑳ b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre définit, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation de congés payés compétente pour le port concerné, définit, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;

㉑ c) À la première phrase du troisième alinéa, les mots : « du bureau central de la main-d'œuvre établi, après consultation du bureau, » sont remplacés par les mots : « de la caisse de compensation des congés payés, établi, après avis de la commission paritaire spéciale lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21 et après les mots : « deuxième alinéa », sont insérés les mots : « du présent article » ; » ;

- 22 8° Au second alinéa de l'article L. 5343-17, les mots : « du bureau central de la main d'œuvre, » sont remplacés par les mots : « de la commission paritaire spéciale compétente pour le port concerné lorsqu'une telle commission a été instituée en application de l'article L. 5343-21, » ;
- 23 9° Au premier alinéa de l'article L. 5343-18, les mots : « après s'être présenté régulièrement » sont remplacés par les mots : « et s'est montré disponible », les mots : « , après pointage, » sont supprimés, les mots : « est fixé » sont remplacés par les mots : « et les conditions d'évolution sont fixés », et, à la fin, le mot : « interministériel » est remplacé par les mots : « du ministre chargé des ports maritimes » ;
- 24 10° Le premier alinéa de l'article L. 5343-21 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- 25 « Dans les ports où sont employés des ouvriers dockers professionnels intermittents, une commission paritaire spéciale est instituée.
- 26 « Elle exerce, pour les ouvriers dockers professionnels intermittents assurant une vacation dans une entreprise de manutention portuaire dépourvue de comité social et économique, les compétences mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-5 du code du travail pour les entreprises d'au moins onze salariés et de moins de cinquante salariés ainsi qu'aux 3°, 4° et 5° de l'article L. 2312-8 et de l'article L. 2312-9 du même code pour les entreprises d'au moins cinquante salariés.
- 27 « La commission paritaire spéciale est également compétente pour se prononcer sur les critères retenus pour déterminer l'ordre de radiation des ouvriers dockers professionnels intermittents dans les conditions prévues à l'article L. 5343-16 du présent code et pour délivrer les avis mentionnés aux articles L. 5343-3 et L. 5343-16.
- 28 « La commission paritaire spéciale est rattachée, pour les besoins de son fonctionnement, à la caisse de compensation des congés payés mentionnée à l'article L. 5343-24. » ;
- 29 11° La section 3 du chapitre III, qui devient la section 4, comprend l'article L. 5343-23 qui devient l'article L. 5343-24 ;
- 30 12° Est rétablie la section 3 du même chapitre III intitulée : « Caisses de compensation des congés payés », et comprenant un article L. 5343-23 ainsi rédigé :
- 31 « *Art. L. 5343-23.* – Il est créé, dans chaque port maritime ou pour plusieurs de ces ports, une caisse de compensation des congés payés des entreprises de manutention chargée de répartir les charges résultant de l'octroi des congés payés entre tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans le ou les ports concernés.
- 32 « Dans les ports qui comportent des ouvriers dockers professionnels intermittents, cette caisse assure, en outre, le paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 ainsi que le recouvrement des sommes dues par les entreprises au titre de ces indemnités.
- 33 « Tous les employeurs occupant des ouvriers dockers dans un port où une caisse a été créée sont tenus de s'y affilier.
- 34 « Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les modalités de création et d'agrément par l'autorité administrative des caisses de compensation des congés payés, les règles de compensation de congés payés et les modalités de perception des contributions des employeurs. » ;
- 35 13° La section 1 du chapitre IV est abrogée.
- 36 14° (*nouveau*) Aux articles L. 5723-1 et L. 5753-2, les références : « L. 5344-1 à L. 5344-4, » sont supprimées.
- 37 II. – La Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers mentionnée à l'article L. 5343-9 du code des transports en vigueur à la date de promulgation de la présente loi est dissoute à une date fixée par décret et au plus tard le dernier jour du sixième mois à compter de cette date. Un liquidateur est chargé de la dévolution des biens de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers. Il est désigné dans des conditions fixées par décret.
- 38 Au plus tard à la date de dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, les comptes des bureaux centraux de la main d'œuvre que la Caisse tient en application de l'article L. 5343-12 du même code sont ramenés à l'équilibre financier dans des conditions fixées par décret. Le recouvrement des contributions et l'apurement des comptes débiteurs sont effectués au prorata de la masse salariale déclarée à la Caisse par chaque entreprise affiliée au cours des douze mois précédents. Toutefois, les fonds restant après paiement des dettes et recouvrement des créances sont versés à un fonds géré par un organisme national agréé par le ministre chargé des ports maritimes.
- 39 Ce fonds est géré au nom et au profit des caisses de compensation des congés payés des personnels chargés des entreprises de manutention des ports mentionnées à l'article L. 5343-23 du même code résultant du I du présent article. Il est exclusivement dédié au financement d'actions en faveur de l'embauche et de la formation professionnelle des ouvriers dockers et à la garantie du paiement des indemnités mentionnées aux articles L. 5343-17 et L. 5343-18 du code des transports.
- 40 Les modalités d'agrément de l'organisme national assurant la gestion du fonds, ainsi que les conditions d'utilisation, de répartition, de libération et de contrôle des sommes concourant au financement de ces actions sont définies par décret.
- 41 III. – Le I du présent article entre en vigueur à compter de la dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers dans les conditions prévues au II. – (*Adopté.*)

Article 42

- 1 I. – L'article L. 1321-2 du code des transports est ainsi modifié :
- 2 1° Le 1° est complété par les mots : « , ainsi que, pour les transports routiers de marchandises, les conditions dans lesquelles un accord collectif de branche peut déterminer leur taux de majoration » ;
- 3 2° Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

④ « 4° Les conditions de définition, par voie d'accord collectif de branche, du régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances dans les entreprises de transport routier. »

⑤ II. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3311-2 ainsi rédigé :

⑥ « Art. L. 3311-2. – Un arrêté conjoint des ministres chargés du travail et des transports peut, en tenant compte, le cas échéant, d'un accord collectif de branche, fixer un niveau minimal pour l'indemnisation des frais de déplacement des salariés des entreprises de transport routier de personnes ou de marchandises, lorsqu'ils ne sont pas remboursés intégralement par l'employeur sur justificatifs. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 91 rectifié est 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 Bruguière, 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.

L'amendement n° 282 est présenté par M. Decool.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 4° Le régime d'indemnisation applicable à l'amplitude, aux coupures et aux vacances 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. »

La parole est à M. Michel Vaspert, pour présenter l'amendement n° 91 rectifié.

M. Michel Vaspert. Il s'agit de transposer le protocole d'accord du 4 octobre 2017, par lequel les partenaires sociaux de la branche des transports routiers et activités auxiliaires des transports, le ministère du travail et le ministère des transports ont souhaité sécuriser le régime social et fiscal du protocole relatif aux frais de déplacement du 30 avril 1974, spécifique à cette branche. Cet amendement permet de répondre à une attente forte de la profession.

M. le président. L'amendement n° 282 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement a pour objet d'inscrire dans la loi les dispositions d'un protocole d'accord de 1974 relatif aux frais de déplacement dans la branche des transports routiers.

D'après les informations qui ont été portées à notre connaissance, cette demande vient du fait qu'il existe parfois des divergences d'appréciation entre certaines Urssaf et les entreprises de transport sur les modalités de remboursement de ces frais.

Pourtant, ces modalités sont précisées dans une circulaire de l'Acoss, l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, et devraient donc être appliquées de manière uniforme. Peut-être Mme la ministre pourra-t-elle nous indiquer si des dispositions ont été prises, ou vont l'être, pour assurer l'application de ce protocole d'accord par les Urssaf.

En tout état de cause, je ne pense pas que ce soit à la loi de régler ce qui relève d'un problème d'application d'un protocole d'accord. La commission demande donc à l'auteur de cet amendement de bien vouloir le retirer, faute de quoi elle y sera défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme qu'une circulaire existe bien, qui peut faire l'objet d'interprétations différentes. Nous sommes en train de donner des instructions pour en assurer une application homogène. Il ne me paraît pas souhaitable d'inscrire dans la loi ce qui relève d'une circulaire, en particulier les instructions qui doivent être données pour qu'elle soit correctement appliquée. Je demande également le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Vaspert, l'amendement n° 91 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Vaspert. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 91 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 42.

(L'article 42 est adopté.)

Article 43

① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la

branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs à la date du 31 décembre 2019.

- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

M. le président. L'amendement n° 199, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. L'article 43, introduit dans le texte par la lettre rectificative du 20 février dernier, prolonge l'habilitation du Gouvernement à déterminer par voie d'ordonnance les conditions de négociation collective au sein de la branche ferroviaire, afin notamment de tirer les conséquences de l'éventuelle absence de conclusions de la convention collective de branche au 31 décembre 2019.

En cohérence avec la position que nous avons défendue lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire et notre refus de la fin du statut des cheminots au 1^{er} janvier 2020, nous ne souhaitons pas que soit prolongée l'habilitation à légiférer par ordonnance dans un domaine, la définition d'une convention collective, qui, selon nous, relève strictement de la démocratie sociale.

Le temps de la démocratie sociale doit être respecté. Nous regrettons donc que cette habilitation ouvre la voie, plus ou moins explicitement, à un recours abusif aux ordonnances en matière sociale. Il s'agit en effet, sous couvert de favoriser le développement de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire et de tirer les conséquences de l'absence de conclusion d'accords collectifs dans un délai déterminé, de créer les conditions juridiques permettant d'imposer aux salariés une nouvelle convention collective ou, pour le moins, d'en brandir la menace.

La rédaction de cet article, qui permet au Gouvernement de tirer les conséquences de l'absence d'accords, est beaucoup trop vague à nos yeux et mériterait d'être précisée. Étant extrêmement attachés à la défense des droits des cheminots, qui sont le cœur du service public ferroviaire, nous ne souhaitons pas qu'une simple ordonnance puisse porter atteinte à des droits collectifs acquis. Nous appelons encore une fois le Gouvernement à revenir sur l'extinction du statut des cheminots.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le prolongement de l'habilitation à légiférer par ordonnance pour sécuriser les négociations de la branche du transport ferroviaire, disposition que nous avons initialement adoptée dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, mais qui a expiré, vise à permettre au Gouvernement de légiférer en cas d'absence de conclusion de la convention collective avant le 1^{er} janvier 2020, date à laquelle prendra fin l'embauche au statut des salariés de la SNCF. Il est important de maintenir cet article : par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'objet de l'article 43 est tout le contraire de ce que vous venez de décrire, monsieur Gay. Nous avons souhaité privilégier la négociation collective, et donc laisser prioritairement le temps à celle-ci de bâtir le futur cadre social de la branche. Je m'étais engagée à l'égard des cheminots à ce que l'État puisse reprendre la main pour établir ce cadre social si cette négociation collective devait ne pas aboutir.

Nous avons souhaité donner plus de temps que ce qui était envisagé initialement pour la préparation de cette convention collective. Logiquement, je souhaite que l'on puisse garder cette faculté de donner un cadre social à l'ensemble de la branche si la négociation collective n'aboutissait pas.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Madame la ministre, nous avons longuement débattu de cette question lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

À l'époque, nous vous avons posé une question extrêmement précise. Les cheminots et leurs syndicats savaient que s'ils se retrouvaient seuls face aux patrons, hors la présence de l'État, les négociations seraient extrêmement compliquées. C'est pourquoi nous avons à plusieurs reprises relayé auprès de vous leur souhait que l'État soit présent à la table des négociations.

Or, six mois plus tard, on constate que les négociations n'aboutiront pas dans le temps imparti, faute de participation de l'État à celles-ci. C'est pourquoi vous demandez aujourd'hui une prolongation du délai. Changeant de discours, vous nous dites maintenant que si les négociations n'aboutissent pas, le Gouvernement reprendra la main. De notre côté, en revanche, le discours n'a pas varié : nous souhaitons, comme les syndicats, que l'État soit représenté dès maintenant à la table des négociations, pour que celles-ci puissent déboucher le plus rapidement possible.

Madame la ministre, voilà plusieurs fois que vous affirmez que nous n'avons pas bien compris le sens de tel ou tel article. Nous ne sommes qu'un petit groupe de seize parlementaires, certes, mais nous travaillons beaucoup et nous savons lire. Nous avons le droit d'avoir un avis différent du vôtre. Je viens de prouver que vous aviez changé de discours en l'espace de six mois. Alors que vous affirmiez que les négociations aboutiraient rapidement, hors la présence de l'État, cet article montre qu'il faudra finalement plus de temps et que vous serez obligée de vous asseoir à la table des négociations.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 199.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je voudrais demander à Mme la ministre où en sont l'approbation et la mise en œuvre de l'ordonnance sur la gouvernance de SNCF Réseau et lui rappeler mon souhait de voir des représentants du Parlement participer à cette gouvernance. Nous avons évoqué la possibilité qu'un député et un sénateur siègent au conseil de surveillance de SNCF Réseau, comme aujourd'hui à celui de la SNCF. *Quid* de cette

demande, dont il n'a pas été pris acte officiellement pour le moment ? Il nous paraît important que le Parlement soit associé à la gouvernance de cette entreprise nationale.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le calendrier pour l'ordonnance sur les statuts n'a pas changé : elle sera présentée en juin et doit faire l'objet de consultations, qui vont prochainement démarrer et dureront deux mois. La composition précise du conseil d'administration et des autres comités relève du domaine réglementaire. Pour autant, je suis favorable à ce que des parlementaires soient associés aux instances de SNCF Réseau.

M. le président. Je mets aux voix l'article 43.

(L'article 43 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 43

M. le président. L'amendement n° 602 rectifié *bis*, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Le sujet est important. L'absence de traitement de la question soulevée par cet amendement a en effet constitué un point de blocage dans la négociation de l'accord de branche sur les transferts de personnels prévu à l'article L. 2121-23 du code des transports.

Ce point aurait certes pu être réglé dans le cadre du projet de loi pour un pacte ferroviaire, mais cela n'a pas été le cas. Il faut aujourd'hui donner des assurances sur le fait qu'il le sera au travers du présent projet de loi.

Notre amendement vise à sécuriser la continuité des droits des salariés transférés à un nouvel attributaire d'un contrat de service public en cas de sous-traitance mise en place pour la réalisation de l'activité transférée et de transfert ultérieur des contrats de travail vers ce ou ces sous-traitants, que ceux-ci soient des entreprises filiales ou des entreprises tierces. Il s'agit d'assurer l'application pleine et entière des garanties données par la loi aux salariés transférés, en prévenant la mise en œuvre de montages permettant de contourner les dispositions prévues.

Le fait de conforter les garanties des salariés est évidemment propice à l'instauration d'un climat de confiance et permettra d'éviter les réticences, voire les blocages, lors des transferts d'activités et des contrats de travail nécessaires à leur réalisation. C'est une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.

Il s'agit en quelque sorte d'un amendement d'appel : pouvez-vous, madame la ministre, nous apporter des précisions sur ce point ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il me semble que cet amendement est satisfait, car la loi pour un nouveau pacte ferroviaire dispose que les salariés transférés à une nouvelle entreprise bénéficient de certains droits garantis, y compris quand leur contrat de travail est ultérieurement transféré à une autre entité.

Sous réserve des précisions que pourra nous apporter la ministre sur ce point, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire permet d'assurer le maintien des garanties accordées aux salariés en cas de transferts successifs vers un nouvel opérateur, mais sous réserve que le salarié reste couvert par les stipulations de la convention collective de la branche ferroviaire.

Le cas de figure visé ici est, par exemple, celui de salariés chargés de la maintenance du matériel ferroviaire qui pourraient être transférés une première fois dans le cadre d'un lot « exploitation-maintenance », puis une nouvelle fois dans le cadre d'une externalisation d'activités de maintenance. Ils pourraient alors de fait ressortir au champ de la branche métallurgie, par exemple, et perdre le bénéfice des garanties prévues au titre du nouveau pacte ferroviaire.

Ce sujet a fait l'objet d'un début de discussion entre les partenaires sociaux, sachant que plusieurs branches sont potentiellement concernées. Dans l'attente de l'approfondissement de cette discussion, je sollicite le retrait de cet amendement.

M. le président. Monsieur Houllégatte, l'amendement n° 602 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-Michel Houllégatte. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 602 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 601 rectifié *bis*, présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Cet amendement vise à faire compléter, par des dispositions conventionnelles, le dispositif mis en place pour donner la priorité à la mobilité volontaire des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, notamment des trains express régionaux.

Une négociation collective expressément prévue par la loi permettra de fixer les conditions dans lesquelles ce dispositif, prévu par le code du travail pour favoriser et faciliter des parcours professionnels interentreprises, pourra s'appliquer dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public. Une telle disposition doit permettre de renforcer la confiance des salariés et, par conséquent, de favoriser leur engagement dans le dispositif de volontariat qu'a créé la loi du 27 juin 2018.

Il s'agit de consolider le dispositif de transfert des salariés, sachant que le délai de six mois laissé à la négociation collective n'a pas permis de traiter le sujet. L'attractivité du volontariat s'en trouvera renforcée. La réussite du volontariat dans le cadre des changements d'attributaire est un facteur facilitant l'engagement des salariés dans ces évolutions et, par là même, le moyen d'éviter des blocages. C'est une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'appel au volontariat pour les transferts de personnel, en cas de changement d'opérateur d'un service de transport ferroviaire, n'est pas de même nature que la mobilité volontaire prévue par le code du travail, qui permet à des salariés d'exercer leur activité dans une autre entreprise pour une période donnée, sans qu'il y ait pour autant de transfert de leur contrat de travail. La commission est défavorable à l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 601 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 44

- ① Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet de compléter et moderniser les dispositions relatives à la conservation du domaine public ferroviaire, afin notamment de redéfinir les servitudes actuellement applicables, d'autoriser le gestionnaire d'infrastructures à imposer des prescriptions pour préserver la sécurité des installations ferroviaires et des propriétés riveraines, de renforcer certaines interdictions, et de permettre au gestionnaire d'infrastructures d'intervenir en cas de défaillance des riverains.

- ② Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa. – *(Adopté.)*

Articles additionnels après l'article 44

M. le président. L'amendement n° 63 rectifié, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaj, Mme Deromedi, MM. Laménie et Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, 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, est ainsi libellé :

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'examen 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. »

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Cet amendement vise à étendre et à clarifier les modalités de remboursement des usagers en cas de mouvements sociaux affectant durablement le trafic. Actuellement, le traitement des demandes de remboursement pose parfois des difficultés entre autorités organisatrices et entreprises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous connaissons bien les difficultés rencontrées par les usagers des transports en cas de perturbations, notamment lors de grèves, ces difficultés étant exacerbées en périodes de pointe.

Toutefois, vouloir imposer aux entreprises de transport d'assurer 100 % des services pendant les heures de pointe même en cas de perturbations importantes n'est pas réaliste. On voit mal comment une entreprise dont les salariés sont en grève pourrait respecter une telle obligation. Ce serait également impossible en cas de travaux sur la ligne.

La commission vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir retirer votre amendement, faute de quoi elle y sera défavorable. On n'a pas encore trouvé de solution à ce problème.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Karoutchi, l'amendement n° 63 rectifié est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 63 rectifié est retiré.

L'amendement n° 910 rectifié, présenté par M. Jacquin, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à mettre en œuvre un dispositif de dédommagement automatique des abonnés en cas de perturbations durables, tant pour les services de transport ferroviaire conventionnés que pour les services non conventionnés. Par exemple, lors de la grève perlée du printemps dernier, certains abonnés ont eu du mal à obtenir un remboursement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement me paraît déjà satisfait : le code des transports prévoit que les autorités organisatrices définissent des plans de transport et des niveaux de service minimum en cas de perturbations, avec la possibilité d'imposer aux entreprises de transport un remboursement total des titres de transport aux usagers en cas de manquement à leurs obligations. La commission est donc défavorable à l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Monsieur le rapporteur, cette réponse n'est pas satisfaisante. Vous venez d'évoquer les autorités organisatrices de transport : dans le cas des services de transport non conventionnés, comme les TGV, est-ce à l'État de demander à la SNCF de rembourser les usagers ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La rédaction de votre amendement fait référence aux « conventions relatives à l'exécution des services de transport » : vous visez donc le transport conventionné de voyageurs, qui est bien couvert par le dispositif du code des transports évoqué par M. le rapporteur.

M. Olivier Jacquin. Il faudra que je dépose un autre amendement pour viser le transport non conventionné ! (*Sourires.*) Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 910 rectifié est retiré.

L'amendement n° 673 rectifié *bis*, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Dans un objectif de transparence, cet amendement vise à instituer un dispositif simple de suivi de l'exécution du contrat de performance de la SNCF.

À la suite de l'entrée en vigueur de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'État a promis à SNCF Réseau de reprendre une part importante de sa dette et un nouveau contrat de performance a dû être établi. Nous proposons que, dans le compte rendu de la mise en œuvre de ce contrat, figure un chapitre retraçant et analysant les écarts constatés entre les objectifs et la réalité, afin d'assurer un meilleur suivi.

En parlant de transparence, j'ajoute que j'avais écrit en juillet 2018 à la SNCF à ce sujet et que je n'ai jamais obtenu de réponse. Je vous ai également écrit, madame la ministre, et il se trouve que j'ai reçu votre réponse ce matin.

Je vous en remercie! (*Mme la ministre sourit.*) Dans cette réponse, vous précisez, s'agissant du contrat de performance, que « cette décision a conduit à la définition d'une nouvelle trajectoire économique et financière pour le gestionnaire d'infrastructures ». Quelle est cette trajectoire? On ne dispose toujours d'aucun élément.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La précision apportée me paraît superflue, étant donné que, chaque année, la SNCF publie dans son rapport financier les éléments relatifs à la gestion du groupe et à sa situation financière, ce qui permet de mesurer d'éventuels écarts par rapport aux objectifs fixés par le contrat-cadre conclu avec l'État. La commission est donc plutôt défavorable à l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 673 rectifié *bis* est-il maintenu?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 673 rectifié *bis* est retiré.

L'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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Philippe Dominati.

M. Philippe Dominati. Implanter un terminal ferroviaire en milieu urbain est une très bonne chose, puisque cela permet de réduire la circulation des poids lourds, mais cela est d'autant plus difficile que la population est dense. Une telle opération est particulièrement onéreuse.

En outre, en Île-de-France, ces terminaux doivent être couverts, ce qui occasionne un surcoût. De plus, dès lors qu'ils sont couverts, ils sont assujettis à la taxe, spécifique à l'Île-de-France, sur la création de bureaux et de commerces et à la Tabif, la taxe annuelle sur les bureaux en Île-de-France.

Mon amendement a pour objet d'exonérer ces infrastructures des deux taxes que je viens d'évoquer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous partageons l'objectif de développement du fret ferroviaire. Exonérer des taxes en question les terminaux ferroviaires urbains est à ce titre une idée séduisante, mais nous n'avons pas pu expertiser la faisabilité et le coût. La commission est plutôt favorable à cet amendement sur le principe, mais elle souhaite recueillir l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le sénateur, je comprends votre préoccupation concernant la compétitivité des terminaux ferroviaires en Île-de-France. Votre idée rejoint une réflexion plus générale sur la performance de notre chaîne logistique que nous avons confiée à deux personnalités du monde de la logistique, MM. Daher et Hémar.

Au cours de l'année dernière, on a observé qu'un certain nombre de requalifications de locaux logistiques en locaux industriels s'étaient traduites par une augmentation très forte de la fiscalité. Nous avons été amenés à prendre de premières dispositions dans le cadre de la loi de finances pour 2019. Une réflexion plus globale sur la fiscalité applicable à l'ensemble du secteur de la logistique est menée dans le cadre de la mission précitée, dont les conclusions ont vocation à être traduites dans le projet de loi de finances pour 2020. Dans cette attente, je vous suggère, monsieur le sénateur, de retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Dominati, l'amendement n° 558 rectifié *bis* est-il maintenu?

M. Philippe Dominati. Si je vous ai bien comprise, madame la ministre, cette question sera traitée à coup sûr dans le prochain projet de loi de finances. Si vous me donnez l'assurance qu'elle sera résolue à court terme, cela me convient.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous le confirme.

M. Philippe Dominati. Dans ce cas, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 558 rectifié *bis* est retiré.

Article 44 *bis* (nouveau)

À la première phrase de l'article L. 1324-7 du code des transports, les mots : « quarante-huit » sont remplacés par les mots : « soixante-douze ».

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 198 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 620 rectifié est présenté par M. Houllégatte, Mme M. Filleul, MM. Bérit-Débat, Dagbert, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin,

MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° 943 est présenté par le Gouvernement.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 198.

Mme Éliane Assassi. En commission, un amendement de nos collègues Roger Karoutchi, Sophie Primas et Philippe Pemezec visant à porter de quarante-huit heures à soixante-douze heures le délai de la déclaration individuelle de grève a été adopté avec l'accord du rapporteur. Rendre l'exercice du droit de grève plus difficile pour les agents du service public des transports : est-ce cela, la modernisation permise par la LOTI ? Est-ce cela, le progrès social et l'amélioration de la réponse aux besoins ? Est-ce cela, la modernité, qui nous ramène en fait au temps des maîtres de forges ? (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

Nous pensons pour notre part que ce n'est pas par la provocation sociale que l'on parviendra à réunir les conditions de l'amélioration du service public ; bien au contraire !

Nous sommes, je crois, tous d'accord sur le fait que c'est la galère dans les transports en commun pour des milliers d'usagers qui sont traités comme du bétail et soumis aux aléas de circulation et d'exploitation.

Nous devons identifier les vraies causes de cette situation pour pouvoir y répondre. Les agents du service public feraient-ils trop souvent grève ? Bien sûr que non : les grèves sont responsables d'une infime partie des dysfonctionnements. Ceux-ci sont surtout dus au sous-investissement chronique, à la vétusté des installations. On se souvient du fameux épisode de ruptures de caténaire sur la ligne B du RER, les caténaires n'étant plus fabriquées sur le territoire national.

Il ne faut pas prendre les usagers pour des idiots : les conditions déplorables de transport ne sont pas le fait des agents du service public, bien au contraire ! Ceux-ci, lorsqu'ils se mettent en grève, défendent leur outil de travail, une certaine exigence professionnelle, un sens de leur mission, une vision du service public. Nous les en remercions et nous les soutenons.

Nous demandons la suppression de cette mesure d'allongement du délai de la déclaration individuelle de grève. Sa mise en œuvre n'aurait aucun effet sur la galère quotidienne des usagers, mais elle constitue une attaque contre le droit de grève, qui, je le rappelle, est reconnu constitutionnellement. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et du groupe socialiste et républicain.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour présenter l'amendement n° 620 rectifié.

M. Jean-Michel Houllégatte. Je pense que la commission a délibéré un peu prématurément sur l'allongement du délai de déclaration individuelle de grève de quarante-huit heures à soixante-douze heures. En effet, il faut savoir qu'un cadre de prévisibilité des conflits a été mis en place, pour la SNCF, en application de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. La SNCF dispose à ce titre d'un certain nombre d'outils, parmi lesquels le dispositif de

demande de concertation immédiate, laquelle doit être déposée au plus tard quatorze jours avant la cessation de travail et doit obligatoirement comporter les motifs d'un éventuel préavis de grève. Le préavis doit, lui, être déposé cinq jours francs avant la cessation du travail. Enfin, un plan de prévisibilité d'entreprise définit les catégories d'agents indispensables à l'exécution du plan de transport. Ces derniers doivent déclarer quarante-huit heures à l'avance leur intention de faire grève : ce délai n'est pas incompatible avec l'organisation du service, puisque des accords de branche et d'entreprise permettent de faire appel à des agents non grévistes pour assurer la continuité du service.

Ces dispositions sont très adaptables. Ainsi, le roulement d'un agent roulant, c'est-à-dire la succession de ses journées de service et de repos, peut être modifié jusqu'à vingt-quatre heures avant l'échéance, et la commande d'un agent roulant peut être modifiée seulement une heure avant.

Le cadre collectif de l'organisation du travail a été négocié en fonction de ces règles. En définitive, le délai de soixante-douze heures peut, d'une certaine façon, constituer un marqueur politique, mais il n'est pas du tout opérant au regard des dispositifs existants.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour présenter l'amendement n° 943.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La question de la continuité du service et de sa conciliation avec le droit constitutionnel à la grève est très sensible. Un encadrement a été mis en place, notamment au travers de la loi Bertrand du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et de la loi Diard du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers.

Toute évolution de l'équilibre ainsi obtenu mérite de faire l'objet d'une concertation préalable avec les partenaires sociaux concernés. Par conséquent, si des évolutions législatives doivent intervenir sur ce sujet, il me semble indispensable qu'elles soient précédées d'une concertation et qu'elles garantissent à la fois la continuité du service public et le respect des principes constitutionnels concernant l'exercice du droit de grève.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce sujet sensible ne concerne pas uniquement la SNCF : demain, il y aura aussi d'autres opérateurs.

En commission, nous avons porté de quarante-huit à soixante-douze heures le délai de déclaration individuelle de participation à une grève des salariés du transport terrestre, considérant que cet allongement permettrait aux opérateurs de transport de mieux organiser encore le service de transport en cas de grève. Un délai de quarante-huit heures est parfois trop court pour permettre aux opérateurs d'organiser le service en respectant le plan de transport défini par l'autorité organisatrice, qui est en première ligne avec les usagers. Allonger ce délai est utile pour limiter les perturbations dues aux grèves, sans porter atteinte de manière excessive au droit de grève.

Nous avons conscience que les opérateurs disposent d'outils de prévisibilité et anticipent bien avant le terme du délai. Les organisations syndicales avec lesquelles j'ai échangé

n'ont pas évoqué ce sujet avec moi. J'observe que, la semaine dernière, le taux de grévistes à la RATP était relativement faible...

Notre objectif est de donner un délai supplémentaire à tous les opérateurs pour faciliter la mobilité de ceux de nos concitoyens qui subissent ce type de désagréments.

La commission émet un avis défavorable sur les trois amendements identiques.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Procaccia, pour explication de vote.

Mme Catherine Procaccia. Il se trouve que j'étais le rapporteur de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, qui a institué le service minimum.

Cette loi a effectivement prévu les accords de prévisibilité, l'obligation d'organiser une négociation avant le dépôt d'un préavis de grève et le délai de déclaration individuelle de participation à une grève. En 2007, contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'instauration d'un tel délai, quelle que soit sa durée, n'a guère fait débat. L'objectif était d'améliorer l'information des usagers.

Il faut certes négocier avec les partenaires sociaux, mais ce qu'une loi a fait, une autre peut le modifier.

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Si quelqu'un défend depuis des années le service public des transports, c'est bien moi, que ce soit au syndicat des transports d'Île-de-France ou ailleurs ! Je l'ai fait avec les syndicats et les autorités organisatrices. Les autorités font des efforts, et c'est nous qui avons inscrit dans la loi qu'une négociation doit se tenir au plus tard quatorze jours avant la cessation du travail. Plus tard vous savez qui fait grève, plus tard vous pouvez organiser la continuité du service avec les non-grévistes. Informer les usagers dans des délais convenables, c'est-à-dire si possible au moins la veille ou l'avant-veille de la grève, est quasiment impossible si l'entreprise ne sait que quarante-huit heures à l'avance quel sera le nombre de grévistes.

En pratique, tout le monde est averti de la possibilité d'une grève quatorze jours à l'avance, même si le préavis n'est déposé que cinq jours avant la cessation du travail. Par conséquent, en quoi le fait d'imposer aux agents de la SNCF ou de la RATP de déclarer leur intention de participer à la grève trois jours à l'avance, plutôt que deux jours, constituerait-il une agression, une atteinte insupportable au droit de grève ? C'est en réalité un moyen de faire en sorte que l'exercice du droit de grève soit compatible avec l'information des usagers sur le degré de disponibilité des transports publics. Laisser les usagers dans l'ignorance jusqu'au jour même de la grève, c'est le meilleur moyen de les dresser contre le service public des transports. En revanche, j'affirme qu'assurer leur information suffisamment à l'avance, c'est le meilleur moyen de garantir le droit de grève dans les entreprises publiques pour l'avenir. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'apprécie que le Gouvernement demande lui aussi la suppression de cet article, car cet ajout de la commission apparaît comme une provocation, alors que la discussion de ce texte se présentait plutôt bien.

Madame la ministre, je voudrais vous alerter sur un cas qui témoigne de l'état d'esprit qui prévaut actuellement en matière sociale.

M. Jean-Michel Dieudonné, aiguilleur de fret en Meurthe-et-Moselle, cadre, vingt-huit ans de maison, a été accusé, en juillet dernier, d'avoir insulté un collègue au retour d'une manifestation. Il a été mis à pied et radié définitivement des cadres. Il se trouve donc actuellement au chômage. Le parquet a classé sans suite la plainte déposée par la SNCF, mais, malgré cela, M. Dieudonné n'a pas été réintégré.

MM. Roger Karoutchi et Jean-François Longeot. Quel rapport ?

M. Olivier Jacquin. Voilà une illustration de l'ambiance actuelle ! Il ne me paraît pas nécessaire d'en rajouter...

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

M. Jean-Michel Houllégatte. Je l'ai dit, la commission a délibéré un peu prématurément sur cette question, à mon sens, sans se rendre compte qu'elle touchait à un symbole et que ce pouvait être un sujet de crispation, alors que les organisations syndicales s'inscrivent dans une démarche extrêmement constructive de recherche des meilleures solutions pour faire face à l'ouverture à la concurrence.

Monsieur Karoutchi, cet allongement du délai est un marqueur politique. Depuis deux semaines, nous avons, les uns et les autres, fait des efforts pour converger et enrichir ce projet de loi d'orientation des mobilités. Ce point conditionnera notre vote final. Il est dommage de mettre ainsi à mal, pour un symbole, le travail consensuel que nous avons essayé d'accomplir ensemble ces derniers jours. Je vous invite à y réfléchir, mes chers collègues.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. De manière très calme et apaisée, mais avec conviction, j'ai indiqué en début d'après-midi à Mme la ministre qu'elle avait péché par excès. Nous faisons de même en l'occurrence.

La finalité de ce texte est d'offrir des solutions de mobilité à l'ensemble de nos concitoyens, dans le respect des règles de droit, y compris celles qui concernent le droit de grève.

Les derniers propos que j'ai entendus me gênent quelque peu. Je ne crois pas qu'en proposant de porter le délai à soixante-douze heures la commission ait voulu toucher à un tabou et entraver l'exercice du droit de grève. Mes chers collègues, peut-on raisonnablement affirmer cela ?

Pour ma part, je pense surtout aux usagers, qui sont au centre de nos préoccupations. Ceux qui travaillent ou ont des enfants ont besoin de savoir suffisamment à l'avance ce qui les attend en matière de transports publics. Soyons raisonnables, chers collègues : qui peut oser dire qu'allonger le délai à soixante-douze heures revient à porter atteinte à un tabou de notre République ? Restons calmes, modestes, posés et mesurés, et tout ira mieux !

Mme Éliane Assassi. La grève, ce n'est pas un tabou, c'est un droit constitutionnel !

M. le président. La parole est à M. Pierre Ouzoulias, pour explication de vote.

M. Pierre Ouzoulias. J'emprunte la ligne B du RER deux fois par jour, matin et soir. Mon problème, monsieur Karoutchi, ce n'est pas la grève : mon problème, c'est que, un jour sur deux, je me retrouve bloqué, sans aucun préavis, par une rupture de caténaire, un incident technique, etc. Nous sommes face à un système de transports urbains qui ne fonctionne plus !

Je suis prêt à organiser un stage d'immersion pour mes collègues de province. Nous prendrons le RER ensemble tous les jours durant une semaine. Ils verront alors que le problème des usagers du service public, ce n'est plus la grève, c'est le dysfonctionnement récurrent, dirimant, des transports parisiens, dû à un sous-investissement chronique de l'État, de la région et des collectivités dans les transports.

Vous pouvez bien vous faire plaisir en portant le délai à soixante-douze heures, quinze jours ou même un mois, mais le problème n'est pas là ! Il faudrait que l'on prenne, dans cette enceinte, la mesure des difficultés que rencontrent au quotidien les Franciliens. Les transports parisiens ne fonctionnent plus !

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. On peut effectivement s'interroger sur l'opportunité de porter le délai de quarante-huit heures à soixante-douze heures, mais il est des choses sur lesquelles il ne faut pas transiger ; la concertation en est une, en particulier dans cette période quelque peu agitée, où l'on se rend compte des vertus de l'échange et du dialogue...

Par conséquent, il me paraît essentiel qu'une concertation avec les organisations syndicales se tienne avant que nous légiférions sur ce sujet. Je rappellerai, à cet instant, le débat que nous avons eu dans cet hémicycle, au mois de décembre dernier, à propos des contrôleurs aériens : on a bien vu, à cette occasion, que la concertation était plus que nécessaire.

Bien évidemment, nous voterons l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 198, 620 rectifié et 943.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 72 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	336
Pour l'adoption	118
Contre	218

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 44 bis.

(L'article 44 bis est adopté.)

Article 45

- ① I. – L'article L. 6214-5 du code des transports est abrogé et la seconde phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils est supprimée.
- ② II. – L'article L. 6772-1 du code des transports est ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 6772-1. – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

④ «

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	

L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

. »

⑤ III. – L'article L. 6782-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑥ « *Art. L. 6782-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du

présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑦ «

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

. »

⑧ IV. – L'article L. 6792-1 du code des transports est ainsi rédigé :

⑨ « *Art. L. 6792-1.* – Sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre et sauf mention contraire mentionnée au tableau constituant le second alinéa du présent article, les dispositions du livre II, à l'exception de

l'article L. 6221-4-1, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

⑩ «

Dispositions applicables	Dans leur rédaction
L. 6200-1 à L. 6212-2	
L. 6214-1 à L. 6214-4	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016
L. 6221-1 à L. 6221-4 et L. 6221-5	
L. 6222-1 et L. 6222-2	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012

L. 6222-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-1 et L. 6223-2	
L. 6223-3	Résultant de l'ordonnance n° 2015-1341 du 23 octobre 2015
L. 6223-4	Résultant de la loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015
L. 6231-1 et L. 6231-2	
L. 6232-1 à L. 6232-4	
L. 6232-5	Résultant de l'ordonnance n° 2010-1307 du 26 octobre 2010
L. 6232-6 à L. 6232-9	
L. 6232-10	Résultant de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012
L. 6232-11	
L. 6232-12 et L. 6232-13	Résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016

. »

⑪ – (Adopté.)

Article 46

① Le I de l'article L. 2122-2 du code des transports est ainsi rédigé :

② « I. – Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9 et des articles L. 2122-11 à L. 2123-4 du présent livre, les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et les lignes qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. »

M. le président. L'amendement n° 200, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

M. Pierre Ouzoulias. L'article 46 reprend une dérogation autorisée par le droit européen permettant d'exclure des portions du réseau ferré national, à savoir les lignes exclusivement destinées à des services urbains ou suburbains et les lignes de fret locales utilisées par une seule entreprise ferroviaire, du champ d'application des règles relatives à la gestion des installations de service. Il reprend en réalité les dispositions de l'article 19 du projet de loi portant suppression de surtranspositions de directives européennes en droit français, article contre lequel notre groupe avait déjà voté.

Si nous comprenons la volonté d'alléger les contraintes reposant sur les opérateurs ferroviaires de proximité, qui sont des entreprises ferroviaires locales, souvent des PME, assurant des services de fret de proximité et permettant ainsi l'acheminement des marchandises sur les premiers ou les derniers kilomètres, nous ne souhaitons pas, pour autant, que ces opérateurs soient exemptés de l'application des mesures de sécurité.

Nous nous inscrivons en faux contre la méthode de l'insertion d'un article par lettre rectificative en date du 20 février dernier, qui a privé les parlementaires des moyens effectifs de procéder à des auditions et d'examiner sérieusement ces mesures. Il y va ici des pouvoirs de contrôle du Parlement.

Sur le fond, il convient de conserver l'unicité du réseau et l'application à tous des mêmes règles. L'avenir du réseau ferroviaire ne saurait se résumer à son exploitation par un seul opérateur qui serait chargé à la fois de l'infrastructure et du service. Cela correspond à une vision extrêmement limitative et restrictive de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Nous entendons que l'ensemble des opérateurs soient soumis aux mêmes règles et que le développement du réseau concerne tous les usages.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je conviens que ce débat aurait plutôt dû avoir lieu lors de l'examen de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ou des ordonnances qu'elle prévoit. Il aurait en effet été plus pertinent de traiter l'ensemble de ces questions en une seule fois, d'autant que ces dispositions figurent dans le projet de loi portant suppression de surtranspositions de directives européennes en droit français, qui est bloqué à l'Assemblée nationale et ne devrait pas être inscrit à l'ordre du jour. Toutefois, cela ne me semble pas justifier un rejet complet de ces mesures, qui vont dans le sens d'une amélioration de la compétitivité des opérateurs ferroviaires de proximité. En conséquence, la commission émet un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Contrairement à ce qui est mentionné dans l'exposé des motifs, il ne s'agit pas de dispositions qui auraient été subrepticement introduites à la dernière minute, puisque vous avez eu l'occasion de débattre de ces sujets lors de l'examen du projet de loi portant suppression de surtranspositions de directives européennes en droit français, en novembre dernier. Par ailleurs, nous avons souhaité nous entourer de toutes les garanties en procédant par lettre rectificative.

Sur le fond, je ne partage pas du tout votre avis, monsieur le sénateur, selon lequel il serait souhaitable d'appliquer les mêmes règles sur tout le réseau ferré national. C'est précisé-

ment à cause d'une approche trop homogène et inadaptée aux situations locales que l'on n'a pas su entretenir, conserver, exploiter au mieux de petites lignes, des voies de service.

En l'occurrence, les obligations supprimées, qui correspondaient à des surtranspositions des textes européens, sont des obligations administratives, sources de pertes de temps et de coûts pour les opérateurs.

Pour ces raisons, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 200.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques.

L'amendement n° 210 rectifié *bis* est 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.

L'amendement n° 251 rectifié *ter* est présenté par Mmes Bories et Lopez, MM. Cuyppers, Darnaud et Panunzi, Mmes Estrosi Sassone, A.M. Bertrand et M. Mercier, MM. Paccaud et Rapin et Mme Renaud-Garabedian.

L'amendement n° 274 rectifié *bis* est présenté par MM. Bonhomme et Lefèvre, Mme Imbert et MM. del Picchia, Sauray et Pellevat.

L'amendement n° 448 rectifié est 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.

L'amendement n° 867 rectifié *bis* est présenté par Mme Prévaille, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigalès et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac.

L'amendement n° 1001 rectifié *bis* est présenté par MM. Husson, de Nicolaÿ, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton, MM. Le Gleut et B. Fournier et Mme Chauvin.

Ces six amendements sont ainsi libellés :

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 ».

La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour présenter l'amendement n° 210 rectifié *bis*.

M. Jean-Pierre Grand. Cet amendement tend à préciser l'article 46, qui vise à exclure certaines portions du réseau ferré national – les lignes exclusivement destinées à des services urbains ou suburbains et les lignes de fret locales utilisées par une seule entreprise ferroviaire – du champ d'application des règles de gestion des installations de service, conformément à une dérogation instruite par la directive 2012/34/UE.

L'adoption de cette disposition permettra d'alléger les contraintes reposant sur les opérateurs ferroviaires de proximité, qui sont des entreprises ferroviaires locales, souvent des PME, assurant des services de fret de proximité et permettant ainsi l'acheminement des marchandises sur les premiers ou les derniers kilomètres. Elle permettra également à ces opérateurs de continuer d'assurer la gestion de lignes ferroviaires capillaires par délégation de SNCF Réseau et de participer ainsi au maintien d'une desserte fine des territoires.

M. le président. La parole est à M. Mathieu Darnaud, pour présenter l'amendement n° 251 rectifié *ter*.

M. Mathieu Darnaud. De nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou de suspension de la circulation. L'objet de ces amendements est de faire évoluer la législation pour permettre la mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes.

Ces amendements sont en cohérence avec les échanges entre le préfet Philizot et les régions. L'État a en effet commandé au préfet Philizot une mission sur l'avenir des petites lignes. Ses conclusions devraient être rendues en avril ou en mai. Le rapport devrait comporter des propositions d'évolution quant à la gouvernance de ces petites lignes. Elles pourraient être prises en compte lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale, et la rédaction proposée ici pourrait alors tout à fait évoluer.

Les amendements prévoient la mise en place d'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. Le ministère des transports aura à se prononcer sur les options qui emportent la désignation d'un maître d'ouvrage autre que SNCF Réseau.

Cette palette de solutions se décline en trois amendements : la mise en place de différents modèles, en dehors du transfert de propriété ; une solution complémentaire, avec le transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités locales ; l'exclusion du champ de la régulation par l'Arafer des lignes « verticalement intégrées », c'est-à-dire organisées sur le modèle du transport guidé – métro, tramway – sans séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant de service.

Le présent amendement est relatif à cette exclusion de certaines catégories de lignes, notamment les lignes strictement locales, du champ des dispositions habituellement applicables en matière de régulation.

M. le président. L'amendement n° 274 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 448 rectifié.

M. Ronan Dantec. Cet amendement a été parfaitement défendu !

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 867 rectifié *bis*.

Mme Angèle Prévile. C'est une réalité dommageable pour notre pays : de nombreuses lignes de desserte fine du territoire sont aujourd'hui menacées de fermeture ou voient leurs circulations suspendues. La mise en place d'un cadre institutionnel plus adapté à ces lignes est donc nécessaire.

Cet amendement tend à exclure certaines catégories de lignes, notamment les lignes strictement locales, du champ des dispositions habituellement applicables en matière de régulation. Il s'agit d'alléger les contraintes et de permettre, par une gestion plus adaptée, l'indispensable maintien de ces lignes : nous souhaitons tous préserver une desserte fine du territoire.

M. le président. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour présenter l'amendement n° 1001 rectifié *bis*.

Mme Christine Lavarde. Il est défendu !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces exclusions ne semblent pas poser problème, dans la mesure où un seul opérateur est concerné. Elles ne soulèvent pas donc d'enjeu de concurrence et vont dans le sens d'un allègement des contraintes pesant sur les opérateurs ferroviaires de proximité. La commission est favorable à ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces dispositions sont tout à fait cohérentes avec la série d'articles que nous examinons : il s'agit d'alléger les contraintes administratives inutiles pesant sur les petites lignes. Le Gouvernement émet donc, lui aussi, un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 210 rectifié *bis*, 251 rectifié *ter*, 448 rectifié, 867 rectifié *bis* et 1001 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 46, modifié.

(L'article 46 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 46

M. le président. Je suis saisi de sept amendements identiques.

L'amendement n° 211 rectifié *bis* est 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. Poniatoski et Duplomb et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 275 rectifié *bis* est présenté par MM. Bonhomme et Lefèvre, Mme Imbert et MM. Saury et Pellevat.

L'amendement n° 310 rectifié *ter* est présenté par Mmes Bories et Lopez, MM. Darnaud et Panunzi, Mmes Estrosi Sassone, A.M. Bertrand et M. Mercier et MM. Paccaud et Rapin.

L'amendement n° 449 rectifié est 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.

L'amendement n° 868 rectifié *bis* est présenté par Mme Prévile, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigalas et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac.

L'amendement n° 944 est présenté par le Gouvernement.

L'amendement n° 1002 rectifié *bis* est présenté par MM. Husson, de Nicolaj, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mmes Lavarde et Duranton, MM. Le Gleut et B. Fournier et Mme Chauvin.

Ces sept amendements sont ainsi libellés :

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.

La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour présenter l'amendement n° 211 rectifié *bis*.

M. Jean-Pierre Grand. Cet amendement vise à permettre le transfert de la gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé 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.

M. le président. L'amendement n° 275 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Mathieu Darnaud, pour présenter l'amendement n° 310 rectifié *ter*.

M. Mathieu Darnaud. Il est défendu !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° 449 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il a été très bien défendu par M. Grand.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Préville, pour présenter l'amendement n° 868 rectifié *bis*.

Mme Angèle Préville. Il convient de permettre le transfert de propriété de lignes locales ou régionales à faible trafic à des collectivités territoriales, en particulier des régions, qui en feraient la demande.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour présenter l'amendement n° 944.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me réjouis que presque tous les groupes aient déposé un amendement identique à celui du Gouvernement ! Il est en effet essentiel de répondre à la demande de plusieurs régions de pouvoir gérer directement un certain nombre de petites lignes. La situation actuelle est insupportable pour certaines régions qui veulent s'impliquer pour remettre en état telle ou telle desserte : pour réaliser des études ou déclencher des travaux, les décisions doivent remonter à Paris. Plusieurs présidents de région nous demandent qu'on leur laisse la latitude d'agir pour sauver davantage de petites lignes.

M. le président. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour présenter l'amendement n° 1002 rectifié *bis*.

Mme Christine Lavarde. Il est défendu !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les petites lignes dont il s'agit sont effectivement menacées : leur entretien s'est plus assuré, et les collectivités territoriales se trouvent souvent confrontées à des devis importants sans avoir voix au chapitre.

À l'heure où l'on met en avant le désenclavement comme priorité n° 1, il était difficilement concevable que ce problème ne soit pris à bras-le-corps ni dans le pacte ferroviaire ni dans le projet de loi d'orientation des mobilités, tel qu'il a été soumis au Sénat, sachant que le préfet Philizot doit bientôt rendre ses conclusions sur le sujet.

Ces amendements ont d'abord été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution. La commission avait alors unanimement formé le souhait que le Gouvernement en reprenne les dispositions, non pas dans l'ordonnance qui doit être publiée en mai prochain, mais au travers d'un amendement examiné en séance publique.

Madame le ministre, c'est ce que vous avez fait au terme de nos différents échanges, et je vous en remercie sincèrement. Toutes les collectivités territoriales sont concernées, et il est important que le débat ait lieu dans l'hémicycle du Sénat, représentant desdites collectivités.

La commission émet un avis favorable sur ces amendements identiques.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je voterai naturellement ces amendements, qui vont dans le bon sens, celui du partenariat avec les collectivités territoriales pour la gestion des petites lignes, mais, malheureusement, beaucoup de mal a déjà été fait depuis un certain nombre d'années. Nombre de lignes ne sont plus réhabilitables, et la circulation y est suspendue, tant pour le trafic de voyageurs que pour le fret.

On déplore que trop de camions circulent sur nos routes. Personnellement, je ne suis pas contre ce mode de transport, mais, quand des infrastructures ferroviaires existent, il est tout de même dommage qu'elles ne soient pas utilisées.

Pour rétablir ces lignes, de lourds investissements sont nécessaires, et les collectivités territoriales ne seront pas forcément toutes d'accord pour réaliser ces travaux. Le fret capillaire est un enjeu de développement économique : il faudrait que les chargeurs acceptent de participer.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 211 rectifié *bis*, 310 rectifié *ter*, 449 rectifié, 868 rectifié *bis*, 944 et 1002 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 46.

L'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, Bruguère et Ramond, MM. D. Laurent, Bouloux, Schmitz, Cuyppers et Vaspert, Mme Canayer, MM. de Legge et Hugonet, Mmes Dumas et Micoulet, 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, Nougéin, 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, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Cet amendement vise à rétablir la mission « accessibilité » de la SNCF au sein de l'EPIC de tête.

Parmi les missions transversales devant être rattachées à SNCF Réseau figure la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire. En vertu de la loi de 2014, cette mission est dévolue à l'EPIC de tête SNCF. Il semble nécessaire de maintenir demain cette coordination au niveau de la holding de tête, c'est-à-dire au niveau de la future société nationale SNCF, plutôt que de la transférer à SNCF Réseau.

En effet, le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau est 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'infrastructure 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 la mise en accessibilité des infrastructures rendent encore plus nécessaire de concevoir, en parallèle, des services susceptibles de pallier le manque d'accessibilité de certaines parties du réseau, notamment les haltes.

La perspective de l'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à dégrader l'offre de mobilité proposée à ces publics sensibles. Il est donc nécessaire de maintenir au niveau de la société nationale SNCF la coordination des acteurs du groupe pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national au bénéfice des personnes handicapées ou à mobilité réduite, cela sans préjudice des programmes de travaux d'accessibilité que SNCF Réseau mènera pour le compte de toutes les entreprises ferroviaires dans les gares de voyageurs et sur les quais et des dispositions que les autres opérateurs de transport seront libres de prendre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. J'ai moi-même eu l'occasion de travailler sur ce sujet avec différentes associations du monde du handicap. La mise en œuvre de ces dispositions produirait un effet inverse de celui qui est escompté.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a apporté des modifications en matière de gouvernance et confié au gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, des missions auparavant assumées par l'établissement de tête SNCF. C'est notamment le cas des missions transversales, comme la gestion de crise et la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transports ferroviaires au bénéfice des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

De telles missions devant être effectuées au bénéfice de l'ensemble des acteurs du transport ferroviaire – à savoir SNCF Mobilités et les autres transporteurs ferroviaires –, il

importe qu'elles soient assumées par un acteur indépendant de SNCF Mobilités. Elles doivent donc revenir à SNCF Réseau, et non à la maison-mère SNCF.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la sénatrice, je vous le confirme : l'ensemble des missions « système » et des missions de coordination incombant aux acteurs du ferroviaire sont désormais confiées à SNCF Réseau, qui est l'acteur neutre du dispositif par rapport aux différentes sociétés ferroviaires qui pourront opérer sur le réseau.

C'est pourquoi il est très important de maintenir les compétences relatives à l'accessibilité au sein de SNCF Réseau, qui, demain, sera également la maison-mère, si je puis dire, des gestionnaires de gare : ce dispositif forme un tout cohérent.

Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Darcos, l'amendement n° 228 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Laure Darcos. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 228 rectifié *bis* est retiré.

Article 47

① L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire, si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Lorsqu'une telle entreprise est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise exploitant des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, aucun fonds public versé à l'une de ces deux entreprises ne peut être affecté à l'autre, et leurs comptes doivent être tenus de façon à permettre le suivi de cette interdiction ainsi que le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales. » – (Adopté.)

Article 48

① Le second alinéa de l'article L. 2122-10 du même code est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :

② « Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

③ « – dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

④ « – qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

⑤ « – qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;

⑥ « – qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

⑦ « – qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 201 est présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 624 rectifié est présenté par Mme Préville, MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour présenter l'amendement n° 201.

M. Pascal Savoldelli. Il est défendu !

M. le président. La parole est à Mme Angèle Préville, pour présenter l'amendement n° 624 rectifié.

Mme Angèle Préville. Cet article vise à simplifier certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur des lignes spécifiques, comme les lignes touristiques ou les lignes dédiées à des opérations de fret ferroviaire de proximité. Il exonère ces entreprises de l'obligation d'être titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire.

Nous ne sommes pas hostiles à la simplification de règles ou de normes permettant de renforcer la compétitivité de certains opérateurs. Mais, en l'occurrence, les changements proposés ne sont pas mineurs, dans la mesure où ils intéressent la sécurité. Prenons garde à ne pas aller trop loin, au risque de déconvenues, voire pis, dans l'avenir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je ne suis pas favorable à la suppression de cet article. La notion de réseaux ferroviaires locaux et régionaux autonomes devra être précisée en droit interne, mais, quoi qu'il en soit, elle concernera des portions limitées de notre réseau. L'avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr, lorsque l'on procède à des simplifications, il faut veiller à ne pas réduire les exigences en matière de sécurité : nous y sommes attentifs.

Il s'agit, avec cet article, de dispenser de la détention d'une licence un certain nombre d'entreprises ferroviaires. Je précise que la détention de cette licence n'a rien à voir avec les compétences en termes de sécurité : elle certifie que l'entreprise dispose de certaines capacités professionnelles ou financières. Bien entendu, les sociétés dispensées de licence devront répondre aux mêmes exigences que les autres en matière de sécurité.

En l'occurrence, les entreprises visées sont celles qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes. En pratique, seuls sont concernés des services à vocation historique ou touristique, pour lesquels la démonstration de capacités financières paraît inutile.

Pour ces raisons, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Prévile, l'amendement n° 624 rectifié est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévile. Non, je le retire !

M. le président. L'amendement n° 624 rectifié est retiré.

Monsieur Savoldelli, l'amendement n° 201 est-il maintenu ?

M. Pascal Savoldelli. Bien sûr ! *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 201.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 48.

(L'article 48 est adopté.)

Article 49

① L'article L. 2123-3-6 du code des transports est ainsi rédigé :

② « *Art. L. 2123-3-6.* – Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s'est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire, dans les conditions prévues par l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. »

M. le président. L'amendement n° 202, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

M. Pierre Ouzoulias. Cet article vise à mettre en conformité avec les textes européens la procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service pendant deux années consécutives.

Les directives prévoient, je le rappelle, que si des entreprises ferroviaires ont déclaré qu'elles n'étaient pas intéressées par l'accès à une installation en fonction de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

De plus, le règlement d'exécution de 2017 indique que ces installations font l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt pour être mises en crédit-bail ou en location.

Avec cet article, le Gouvernement prévoit donc de supprimer les autres cas dans lesquels le propriétaire peut ne pas donner suite à la manifestation d'intérêt du nouvel arrivant. Selon l'article L. 2123-3-6 du code des transports, il s'agit des cas suivants : si l'installation de service fait l'objet d'études ou de travaux en vue de maintenir la destination de l'infrastructure ; si le propriétaire, n'exploitant pas lui-même l'installation, décide d'en assurer lui-même directement l'exploitation.

Nous ne souhaitons pas que ces possibilités soient supprimées, car nous voyons bien ce qui se cache derrière la technique : d'après l'étude d'impact, la suppression des surtranspositions évoquées par le Gouvernement devrait permettre un accès facilité à l'utilisation des installations de service.

Mme Elisabeth Borne, ministre. Précisément !

M. Pierre Ouzoulias. Mes chers collègues, en d'autres termes, il s'agit de rendre toujours plus facile l'arrivée de nouveaux entrants. Tel est bien l'objectif du Gouvernement.

Les installations de service regroupent les gares de voyageurs, les terminaux de marchandises, les gares de triage, les voies de garage et les installations d'entretien : l'enjeu n'est pas anecdotique.

Considérant que l'ouverture de plus en plus ample à la concurrence n'est pas la solution pour le service public, nous proposons la suppression de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends les réserves qu'expriment les auteurs de cet amendement quant à la méthode, mais il importe de mettre rapidement notre droit en conformité avec les textes européens. J'émetts donc un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Monsieur Ouzoulias, je suis un peu surprise, car je vous croyais favorable au développement des services ferroviaires. Or cet article vise à faciliter la réutilisation d'une installation n'ayant plus été utilisée depuis deux ans.

Je vous propose de retirer votre amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 202.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 49.

(L'article 49 est adopté.)

Article additionnel après l'article 49

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 1004 rectifié *ter*, présenté par MM. Husson, de Nicolaï, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier et Vogel, Mme Lavarde, M. Mayet, Mme Duranton, MM. Le Gleut, Laménié et Regnard, Mme Renaud-Garabedian et M. Rapin, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme Christine Lavarde.

Mme Christine Lavarde. À l'instar des articles 46, 47, 48 et 49 du présent texte, cet amendement vise à mieux traduire la directive 2012/34/UE dans le droit français. Il s'agit plus précisément d'insérer dans le code des transports une définition de la soutenabilité reprenant mot pour mot la directive européenne.

En outre, nous souhaitons conforter une décision prise par l'Arafer en février 2019 en introduisant dans le droit français les dispositions de l'article 32 de la directive précitée.

M. le président. L'amendement n° 277 rectifié, présenté par MM. Bonhomme, Lefèvre et del Picchia, Mme Lassarade, M. Pellevat et Mme Deromedi, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à Mme Jacky Deromedi.

Mme Jacky Deromedi. L'amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements tendent à réaffirmer la volonté du législateur d'assurer une mise en œuvre à la fois rigoureuse et adaptée du principe de soutenabilité, lorsqu'il s'agit de services conventionnés.

L'amendement n° 1004 rectifié *ter* tend à reprendre fidèlement la formulation retenue par la directive européenne, en prévoyant la possibilité d'une majoration de redevance si le marché s'y prête. Il reçoit un avis favorable de la commission. En revanche, l'amendement n° 277 rectifié n'a pas été modifié en ce sens. Je demande donc son retrait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. La soutenabilité d'un service conventionné est une notion très difficile à cerner. Certes, sans subventions, aucun train ne pourrait circuler. Mais comment déterminer le bon degré d'intervention ? Ces dispositions ne clarifient pas les choses ; elles risquent même de les embrouiller. En conséquence, je sollicite le retrait de ces deux amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Madame Lavarde, l'amendement n° 1004 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Christine Lavarde. La décision de l'Arafer, au long de ses dix-huit pages, fait maintes fois référence à la directive européenne dont il s'agit. Il me semble donc utile de maintenir ces dispositions dans la navette, quitte à en améliorer encore la rédaction grâce à des échanges avec l'Arafer.

Je maintiens mon amendement, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1004 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 49, et l'amendement n° 277 rectifié n'a plus d'objet.

Article 50

① Le dernier alinéa de l'article L. 2221-8 du code des transports est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

② « L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :

③ « 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;

④ « 2° *(Supprimé)*

⑤ « 3° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

⑥ « Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux mentionnés au 1° ou des infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 203 est présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 623 rectifié est présenté par Mme Préville, MM. Jacquin, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mme Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour présenter l'amendement n° 203.

M. Pascal Savoldelli. L'article 50 reprend une dérogation du droit européen permettant de dispenser certains conducteurs de train de l'obligation de détenir une licence.

Aujourd'hui, l'article L. 2221-8 du code des transports fixe l'obligation de détenir une licence pour assurer la conduite d'un train sur l'ensemble du réseau ferré national et des lignes

ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui y sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service et les lignes pouvant desservir plus d'un client final.

Néanmoins, le dernier alinéa de l'article L. 2221-8 dispense de cette obligation les personnes « réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur le réseau ferroviaire au départ et à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique qui lui est reliée ».

La licence est délivrée par l'établissement public de sécurité ferroviaire, l'EPSF. Elle atteste de la formation scolaire, des connaissances professionnelles et, bien entendu, des aptitudes physiques et psychologiques du conducteur.

Le Gouvernement souhaite à l'évidence aller plus loin en matière de dispenses de licence pour les conducteurs. Parlons franchement : l'objectif est uniquement de permettre aux entreprises de faire une économie, le coût de la licence étant estimé à 22 000 euros pour 450 conducteurs.

Certes, le mot « économie » n'est pas tabou, mais il s'agit en l'occurrence d'une mauvaise économie. Par cet amendement, nous entendons nous opposer à une telle vision, purement comptable. L'obtention de la licence est indispensable pour garantir la sécurité des réseaux et la bonne formation des conducteurs.

M. Pierre Ouzoulias. Exactement !

M. Pascal Savodelli. Il faut supprimer cet article, dans un esprit de responsabilité.

M. Pierre Ouzoulias. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévile, pour présenter l'amendement n° 623 rectifié.

Mme Angèle Prévile. Cet article vise à simplifier certaines règles et normes au bénéfice d'entreprises ferroviaires qui opèrent sur des réseaux séparés sur le plan fonctionnel du reste du réseau. Les entreprises en question se chargent uniquement de l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises. Pour certains conducteurs des trains opérés par ces entreprises, l'article supprime l'obligation d'être titulaire d'une licence ferroviaire.

La détention de cette licence peut-elle être optionnelle ? Pour obtenir cette licence, il faut satisfaire à certaines conditions de formation et de connaissances professionnelles. Il faut également justifier d'aptitudes physiques et psychologiques. La plupart du temps, ladite licence est également associée à des attestations délivrées par un exploitant ferroviaire. Elle est destinée à harmoniser la certification entre États membres de l'Union européenne.

Nous sommes donc pour les moins dubitatifs : n'y a-t-il pas là un enjeu de sécurité ? Cette simplification est en réalité proposée pour des raisons strictement financières. Peut-on passer par pertes et profits ce que l'expérience tirée d'un passé riche a permis d'élaborer ? Peut-on avoir des conducteurs de moindre qualification ?

Nous demandons la suppression de cet article.

M. Pierre Ouzoulias. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements visent à supprimer l'article exonérant certains conducteurs de train de l'obligation de détenir une licence.

Comme chacun d'entre nous, je suis très attentif aux enjeux de sécurité. Mais, comme l'avait fait notre collègue Marta de Cidrac en tant que rapporteur du projet de loi portant suppression de surtranspositions, je me suis assuré, d'une part, que les portions du réseau concernées par ces exonérations étaient limitées, et, d'autre part, que ces exonérations n'auraient pas de conséquences dommageables en termes de sécurité. De fait, d'autres exigences resteront applicables, en la matière, aux entreprises concernées.

Dans ces conditions, nous pouvons accepter la mesure de simplification proposée par le Gouvernement. Je ne suis donc pas favorable à ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Au travers de toutes ces dispositions, nous avons veillé scrupuleusement à ne pas revenir sur les exigences de sécurité.

En l'occurrence, il s'agit de dispenser de la détention d'une licence européenne ferroviaire des conducteurs qui n'ont pas vocation à circuler sur l'ensemble du réseau ferré européen : ils interviennent sur des infrastructures très locales, en particulier les réseaux séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire, destinés à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains, les infrastructures ferroviaires privées destinées à être exclusivement opérées par leurs propriétaires et des sections de voies temporairement fermées à la circulation.

L'exonération de la détention de ces licences européennes ne dispensera nullement l'opérateur ferroviaire d'élaborer un système de gestion de la sécurité précisant l'ensemble des règles applicables à son personnel et, en premier lieu, aux conducteurs de train. Bien entendu, ce système de gestion de la sécurité restera soumis au contrôle obligatoire d'un organisme national : soit l'EPSF, soit le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG, qui relève de mon ministère.

Toutes les garanties de sécurité sont donc conservées. Il s'agit vraiment d'une démarche de simplification, qui, là encore, vise à encourager le transport ferroviaire.

M. le président. Madame Prévile, l'amendement n° 623 rectifié est-il maintenu ?

Mme Angèle Prévile. Je suis attachée à l'exigence de la détention d'une licence, celle-ci attestant de la capacité professionnelle de conducteur de train. Quelle que soit la ligne sur laquelle un train circule, il est indispensable que son conducteur détienne un certain nombre de compétences. Je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je ferai exception au sein de mon groupe en votant ces amendements.

Nous sommes tous attentifs à la sécurité. On ne s'improvise pas conducteur de train : une labellisation des connaissances est nécessaire. C'est une profession qui exige de la rigueur.

Personnellement, je suis également attaché au maintien des moyens humains. Or, sur certaines lignes TER, les contrôleurs ont disparu : le conducteur est le seul agent présent à bord du train, ce qui pose encore d'autres problèmes.

Il faut maintenir la qualité du service et garantir la sécurité des usagers. C'est dans cet esprit que je voterai ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Nous ne retirerons pas notre amendement, car les justifications qui nous ont été données ne sont pas suffisantes pour nous convaincre ! C'est, pour ainsi dire, par précaution que nous le maintiendrons...

Certes, les explications que nous a offertes Mme la ministre ont été très fournies, et elle a souligné que ces dessertes locales ne nécessitaient pas forcément l'octroi d'une licence européenne. Pour autant, dans le doute, nous ne nous abstenons pas !

Je ne suis pas un spécialiste en la matière – ce n'est pas mon métier d'origine –, mais je me méfie toujours quand on m'explique que, parce qu'il s'agit d'infrastructures à usage local et limité, il y aurait moins besoin de formations et de qualifications. Car telle est la question qui est posée ! Je veux bien que l'on me dise qu'il s'agit d'une simplification, mais si cette licence n'a pas de valeur sécuritaire, il faut interroger son existence même, au-delà des quatre cent cinquante conducteurs concernés par cet article.

Votre démarche, madame la ministre, a le mérite de la clarté : les entreprises vont faire une économie, car elles n'auront plus à déboursier 22 000 euros pour l'acquisition de chaque licence. Si c'est l'unique raison, dites-le sans honte !

Pour notre part, nous ne nous laisserons pas avoir par ces histoires de choc de simplification. Dans le doute, nous ne nous abstenons pas ; nous maintiendrons notre amendement, parce qu'il s'agit bien d'un enjeu de sécurité, même s'il s'agit seulement de dessertes locales ou de lignes non desservies. Il y a déjà eu assez d'accidents, malheureusement ; nous ne prendrons pas cette responsabilité devant nos concitoyens.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 203 et 623 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 50.

(L'article 50 est adopté.)

Article additionnel après l'article 50

M. le président. L'amendement n° 674 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillat et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainis, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Aujourd'hui, en cas de fermeture à la circulation d'une ligne ferroviaire ou si des modifications substantielles des conditions d'exploitation, telles que des ralentissements, y sont mises en œuvre, il est simplement requis que les régions soient informées.

Seule la fermeture administrative d'une ligne ou d'une section de ligne est encadrée par une procédure formalisée après consultation des parties, aux termes de l'article 22 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997. Néanmoins, ces fermetures administratives n'interviennent que plusieurs années après la fin effective de la circulation des trains.

Cet amendement vise donc à renforcer le contrôle des acteurs intéressés, en particulier des régions, en transformant l'information en véritable consultation. Cela permettrait une véritable gouvernance partagée, afin de renforcer la transparence des décisions de fermeture à la circulation. Alors que la pérennité de nombreuses lignes du quotidien est remise en cause, l'adoption de cet amendement nous apparaît particulièrement nécessaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Le droit en vigueur prévoit déjà que l'État et SNCF Réseau informent les régions de tous projets de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national, de tous projets de réalisation d'une nouvelle infrastructure ou d'adaptation de l'infrastructure existante, ainsi que de tous changements dans les conditions d'exploitation de ce réseau dans leur ressort territorial.

Ces changements étant généralement motivés par des considérations de sécurité, il ne semble pas judicieux d'accroître le formalisme de ces procédures en les conditionnant à une décision du conseil d'administration ou de surveillance de SNCF Réseau.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Je soutiendrai cet amendement. Je trouverais symbolique que l'on finisse l'examen de ce texte en renforçant les autorités organisatrices de la mobilité et la consultation des territoires. Ce serait un symbole assez fort, dans la mesure où les AOM, madame la ministre, sont tout de même quelque peu votre œuvre ! Quant à la dimension consultative, elle est au cœur de ce projet de loi.

Je saisis également cette occasion de nous féliciter de ce travail collectif et de remercier chaleureusement notre rapporteur. En dépit de quelques divergences politiques entre nous, j'estime qu'il a fait preuve d'une immense ouverture d'esprit sur les amendements issus des différents groupes, tant en commission qu'en séance.

Je vous remercie également, madame la ministre, de vous être montrée extrêmement ouverte à nos propositions. Je retiendrai de ces deux semaines de débat que nous avons vraiment essayé de créer un nouvel équilibre entre les mobilités du quotidien et les grandes infrastructures, même si nous avons tout de même passé une après-midi entière à entendre chacun réclamer telle ou telle grande infrastructure... On le voit bien, nos incohérences ne sont pas complètement dépassées !

Cela dit, des paroles fortes ont été prononcées : nous sommes à un moment où il faut rééquilibrer la stratégie de l'État, ses investissements et ceux des collectivités territoriales, en faveur de cet enjeu fondamental qu'est le droit à la mobilité.

Je me réjouis aussi que la question climatique sorte renforcée de ce débat. Beaucoup d'amendements ont été adoptés, souvent à l'unanimité, de manière à renforcer les enjeux climatiques. L'articulation entre les plans de mobilité et les plans climat, tous deux issus de la loi relative à la transition énergétique, est cruciale de ce point de vue. Nous avons fait œuvre utile en renforçant la cohérence entre ces deux dispositifs et entre les régions et les intercommunalités qui les animent.

J'ai noté, madame la ministre, que vous aviez émis un avis de sagesse sur l'interdiction des véhicules thermiques en 2040. Nous le ferons savoir à nos collègues députés ! *(Sourires.)*

Sans préjuger de la discussion que nous aurons au sein de notre groupe d'ici à mardi prochain, il me semble que la très grande majorité, sinon la totalité, du groupe du RDSE votera en faveur de ce projet de loi, ce qui est suffisamment rare pour être signalé... C'est dire à quel point nous avons bien travaillé !

M. le président. Je vous rappelle, mes chers collègues, que l'examen de cet amendement ne constitue pas la dernière occasion de vous exprimer sur ce texte ; chaque groupe pourra s'expliquer mardi prochain, avant le vote solennel sur l'ensemble. Gardez donc quelques arguments pour mardi ! *(Sourires.)*

La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

M. Michel Dagbert. Je répondrai à votre invitation, monsieur le président, et resterai concentré sur l'amendement que nous examinons, et que je soutiens avec force.

Dans nos territoires, on constate déjà dans l'attitude de la SNCF – je m'en suis ouvert auprès de vous, madame la ministre, le 13 février dernier – une sorte d'oubli des bonnes manières que les élus sont en droit d'attendre. J'ai notamment fait référence aux suppressions de liaisons vers les villes de Douai, Lens et Béthune.

Comme M. Dantec, je soulignerai que, si nous pouvions terminer l'examen de ce texte ô combien important par l'adoption d'un amendement tendant à mettre en exergue la concertation – point fort de ce projet – et le respect qui est dû aux AOM, cela me paraîtrait assez symbolique.

Je m'associe également à tous les remerciements qu'a exprimés notre collègue Ronan Dantec, notamment à votre endroit, monsieur le rapporteur, madame la ministre. Je vous remercie d'avoir essayé d'améliorer, autant que faire

se peut, ce texte dont chacun s'accorde à reconnaître l'importance, à la fois pour nos concitoyens, pour la mobilité et pour le développement durable.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. J'obéirai à moitié à vos consignes, monsieur le président, mais je ferai de mon mieux ! *(Sourires.)*

Je suivrai, sur cet amendement, l'avis de notre rapporteur.

Nous nous reverrons mardi, madame la ministre : il vous reste donc quelques jours pour compléter ce texte dont l'esprit est remarquable, tout comme l'a été votre écoute et celle de votre cabinet à notre égard. Il convient en effet d'en étoffer le volet financier, que j'ai jugé quelque peu indigent et dont nous n'avons que peu parlé. Je resterai discrète sur ce volet : d'ailleurs, au vu de la minceur de son contenu, il y a peu à dire !

Je veux enfin remercier en quelques mots M. le président de la commission du développement durable et M. le rapporteur de l'excellente collaboration que nous avons menée sur ce texte, ainsi que les administrateurs de nos deux commissions.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Marchand, pour explication de vote.

M. Frédéric Marchand. Je m'associe au concert de louanges adressé à notre rapporteur, à M. le président de la commission et à Mme la ministre, dont je tiens, à mon tour, à saluer l'écoute et la volonté d'avancer sur ce formidable dossier des mobilités.

À titre personnel, je voterai en faveur de cet amendement, m'étant entretenu récemment avec Mme la ministre au sujet des pratiques de la SNCF dans les Hauts-de-France et, notamment, dans le département du Nord, qui m'est cher. En matière de concertation, il y a sans doute des marges de progressions : autant les graver dans le marbre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 674 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.) – (MM. Ronan Dantec et Joël Labbé manifestent leur déception.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je tiens à m'exprimer en conclusion de l'examen des articles de ce texte, d'autant que, en ce qui me concerne, contrairement à ce que vous annonciez, monsieur le président, je n'aurai pas la possibilité de m'exprimer mardi prochain à l'occasion des explications de vote sur l'ensemble. En effet, hélas, notre règlement n'offre pas cette possibilité aux présidents de commission.

Au terme de plus de quarante-huit heures de débat, je tiens à remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé à nos travaux en séance comme en commission.

Je remercie évidemment Mme la ministre, qui a été très à l'écoute de nos demandes et qui s'est toujours montrée attentive à nos expressions, même lorsqu'elles étaient directes et franches.

J'adresse aussi mes remerciements à l'ensemble de mes collègues de tous les groupes politiques : aussi bien en commission qu'en séance, tous ont eu une attitude très constructive et ont su dépasser les clivages pour travailler dans le sens de l'intérêt général et faire en sorte que ce texte sorte amélioré de son examen par le Sénat, comme la tradition de cette maison l'impose.

Je veux adresser une mention toute particulière à notre rapporteur, qui a fait un travail considérable. (*Applaudissements.*) Il mérite ces applaudissements ! Nous avons eu à examiner 600 amendements en commission et 1 000 en séance. Quelque 240 d'entre eux ont été adoptés en commission, dont 150 avaient été déposés par notre rapporteur. Il a accompli un travail considérable, aidé en cela par les services de la commission, que je remercie et que je vous invite à saluer également. (*Applaudissements.*)

Notre rapporteur a lui aussi fait preuve d'un grand esprit d'ouverture ; il a fait en sorte que tous les groupes politiques puissent voir leurs propositions les plus importantes reprises. J'ai l'impression que tel a été le cas.

Sans être trop long ni me livrer à un inventaire à la Prévert, je voudrais insister sur quelques améliorations substantielles que nous avons apportées à ce texte.

La question des financements continue de susciter des inquiétudes, en raison de la position du Gouvernement. Nous avons fait en sorte de sécuriser la part de TICPE qui, depuis 2014, est affectée à l'Afitf, en gravant dans le marbre l'affectation de cette part au financement des infrastructures.

Nous avons également fait en sorte que les EPCI qui, demain, auront compétence sur les mobilités aient les moyens financiers de l'exercer. C'est pourquoi nous avons inscrit un versement mobilité à taux réduit pour les EPCI qui n'ont pas de services réguliers de mobilité. Nous avons également mis en place un dispositif complémentaire de TICPE et fléché certains certificats d'économie d'énergie vers des actions en faveur de la mobilité propre.

Toujours en faveur des collectivités locales, Mme Gatel a beaucoup œuvré pour qu'il y ait plus de souplesse. Nous avons notamment allongé le délai de prise de compétence et fait en sorte qu'il puisse y avoir réversibilité du transfert de la compétence dans le cas où les deux parties sont d'accord.

Enfin, cette après-midi, nous avons réalisé une avancée importante et très attendue pour ce qui concerne les petites lignes. Nous nous souvenons tous des inquiétudes qu'avait suscitées le rapport Spinetta ; nous avons tous été quelque peu frustrés que l'on n'en parle pas du tout lors de la réforme ferroviaire. C'est pourquoi je remercie le Gouvernement d'avoir introduit, à ce stade de la discussion, un amendement tendant à permettre aux régions qui le souhaitent – elles sont nombreuses ! – de reprendre la gestion de certaines lignes d'intérêt local.

Nous avons mis en place un certain nombre de dispositifs, afin de favoriser les mobilités dans les zones peu denses. Je pense notamment à l'optimisation des services de transport scolaire.

M. Dantec vient d'évoquer un autre volet important de ce texte : nous avons pris des mesures pour lutter contre la pollution et favoriser les mobilités actives, telles que la marche ou le vélo.

Le Sénat a voulu encourager le développement des véhicules à faibles émissions. Nous avons amélioré le dispositif du forfait mobilité durable en l'ouvrant aux conducteurs qui effectuent un trajet en covoiturage et en permettant le cumul de ce forfait avec le remboursement des frais de transport en commun, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.

Nous avons également permis aux employeurs de prendre en charge une partie des frais engagés par les salariés pour l'alimentation des véhicules électriques ou à hydrogène et adopté des dispositifs en faveur du verdissement des flottes d'entreprise, de taxis, ou de VTC.

J'évoquerai aussi la régulation que nous avons permis aux collectivités d'exercer, à l'avenir, sur le *free floating*. C'est un autre sujet important pour les collectivités locales.

En matière de sécurité, bien des dispositions ont été adoptées, mais je ne citerai que la plus emblématique : si nos collègues députés ne le remettent pas en cause, la limitation de vitesse sera désormais fixée au niveau départemental, comme l'avait proposé au Premier ministre, il y a déjà un an, le groupe de travail conduit par Michèle Vullien, Michel Raison et Jean-Luc Fichet. On sait tous qu'il y a des voiries où il vaut mieux rouler en dessous de 80 kilomètres par heure, mais aussi d'autres où l'on peut aller un peu plus vite.

Voilà les principaux apports du Sénat à ce texte. Nous avons eu la chance d'examiner ce texte, en première lecture, avant l'Assemblée nationale. Il y sera débattu, en commission au mois de mai, en séance au mois de juin ; il reviendra sans doute ici en juillet prochain.

Je forme évidemment le vœu que nous retrouvions alors l'essentiel de nos apports. En tout cas, madame la ministre, nous nous montrerons très vigilants pour que les contributions du Sénat ne soient pas détricotées, notamment sur la question financière. Je sais d'ailleurs que certains députés partagent nos préoccupations en la matière.

Je tiens à vous prévenir dès aujourd'hui, madame la ministre : si, d'aventure, ce texte devait finalement ne pas comporter de volet financier sérieux et ne pas prévoir d'aides concrètes allouées aux EPCI pour qu'ils exercent la compétence sur les mobilités, je ne le soutiendrais pas, et je ne serais sans doute pas le seul. Personnellement, je ne voterais pas un texte aussi lacunaire que l'était le présent projet quand nous l'avons reçu. (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste, du groupe Les Républicains et du groupe socialiste et républicain – M. Jérôme Bignon applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous venons de vivre six jours de débat très riche sur le projet de loi d'orientation des mobilités. Plus de 1 000 amendements ont été examinés ; 234 d'entre eux, si je ne m'abuse, ont été adoptés.

Comme je l'ai annoncé dès la discussion générale, je suis convaincue que ce texte apporte une réponse forte aux fractures sociales et territoriales qui s'expriment dans notre pays, en particulier ces dernières semaines, même s'ils traduisent des problèmes anciens.

Les débats qui se sont tenus ces deux dernières semaines confirment que cet objectif est partagé ; je crois que les solutions le sont aussi, et je me réjouis de constater que les grands équilibres du texte sortent confortés de cette première lecture au Sénat.

Je voudrais remercier, très chaleureusement, M. le rapporteur de la qualité et la fluidité de nos échanges. Je salue également M. le président de la commission, l'ensemble des sénateurs qui se sont mobilisés sur ce texte, les administrateurs de la commission, dont je sais le professionnalisme et la rigueur, ainsi que l'ensemble des collaborateurs des groupes et des sénateurs qui ont travaillé sur ce texte.

Je souhaite ensuite saluer notre travail commun sur quelques points particuliers.

Concernant la programmation, tout d'abord, même si vous comprenez que nous ne l'aurions pas exactement mise au même endroit, je me félicite que nous ayons pu partager la priorité donnée aux transports du quotidien. Lorsque, à l'été 2017, nous avons annoncé une pause sur les grands projets, afin de réorienter les investissements vers les transports du quotidien, un tel consensus n'allait pas de soi.

Je voudrais aussi saluer le fait que nous avons conservé une trajectoire réaliste, qu'il sera donc possible de financer, et des priorités cohérentes : l'importance de l'entretien des infrastructures et des transports du quotidien est reconnue. Je souhaite remercier votre rapporteur, ainsi que l'ensemble des sénateurs, d'avoir respecté l'économie générale de ce volet, alors que l'on aurait pu craindre une inflation de projets particuliers, qui aurait nui à la lisibilité de cette programmation. Je me réjouis que l'on en soit resté, dans ce texte, à de grandes priorités.

En ce qui concerne la gouvernance, je me félicite du consensus qui existe autour de l'un des principes structurants de ce projet de loi, à savoir l'objectif de couverture complète du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité. Tout le monde, me semble-t-il, est désormais acclimaté à ce terme, qui pouvait paraître quelque peu technique. Pour autant, il ne s'agit pas du tout, à mon sens, d'un sujet technique, mais bien d'une question de justice et d'émancipation pour tous nos concitoyens qui manquent cruellement de solutions alternatives à la voiture.

Je voudrais, de ce point de vue, souligner plusieurs apports importants qu'a reçus ce texte à l'occasion de son examen par la Haute Assemblée, notamment en ce qui concerne les enjeux de solidarités : je salue en particulier l'adoption d'un plan d'action pour la mobilité solidaire et de mesures en faveur des personnes handicapées.

Concernant les données et les nouvelles mobilités, je tiens à remercier et à féliciter la commission des lois de son action stimulante, qui nous permettra d'élaborer une belle ordonnance relative aux données des véhicules autonomes et connectés. Le texte a également été enrichi pour prendre en compte les navires autonomes.

Nous avons pu constater qu'il reste des sujets sur lesquels il faudra poursuivre le travail, en particulier la régulation du *free floating*.

Quant au volet consacré aux mobilités propres et actives, je me félicite de l'enthousiasme du Sénat pour les sujets relatifs au vélo. Cela n'allait pas de soi ! Quand nous avons présenté un plan vélo, on a pu entendre quelques rires et quelques doutes, certains se demandant ce que l'État venait faire dans

ce domaine. À présent, l'importance de ce mode de transport à part entière et la priorité que nous lui accordons ont été reconnues sur vos traversées.

Je note aussi le débat nourri qui s'est tenu sur les enjeux de la transition énergétique dans tous les modes du transport, que celui-ci soit routier, aérien ou maritime.

En ce qui concerne le domaine maritime, je me félicite de l'adoption d'un amendement tendant à renforcer l'attractivité de notre pavillon.

Il est indéniablement important de fixer un cadre social pour que l'ouverture de la concurrence des réseaux de transport franciliens se fasse de manière harmonieuse ; les simplifications de la réglementation relative aux petites lignes ferroviaires qui viennent d'être adoptées sont elles aussi cruciales. Offrir de la souplesse dans leur gestion et entendre la volonté, exprimée dans ce débat, de rapprocher la prise de décisions des citoyens : tel est le sens, notamment, de l'amendement dont l'adoption permettra aux régions qui le souhaitent de gérer directement ces petites lignes.

Vous avez compris que certains sujets devront être approfondis, en particulier la billettique et le *free floating*. Par ailleurs, j'ai bien entendu vos attentes relatives au financement. En tout cas, ces six jours de débat témoignent à mes yeux du vif intérêt de la Haute Assemblée pour ce texte ; mesdames, messieurs les sénateurs, je ne puis que me réjouir de votre mobilisation pour enrichir et améliorer ce projet de loi ! (*Applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous avons achevé l'examen des articles du projet de loi.

Je vous rappelle que les explications de vote sur l'ensemble du texte – certains d'entre vous les ont anticipées ! – se dérouleront le mardi 2 avril prochain, à quatorze heures trente. Le vote, par scrutin public solennel, aura lieu le même jour, de quinze heures trente à seize heures, en salle des conférences.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 2 avril 2019 :

À quatorze heures trente : 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 quinze heures trente à seize heures : 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 seize heures : 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 seize heures quinze et le soir :

Débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019.

Projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (procédure accélérée; texte de la commission n° 413, 2018-2019).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures vingt-cinq.)

Direction des comptes rendus

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Baisse des dotations horaires globales et impact dans les collèges ruraux

N° 0730 – Le 4 avril 2019 – **M. Bernard Delcros** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur l'impact de la baisse des dotations horaires globales (DHG) dans les collèges ruraux pour la rentrée 2019. Il précise que, entre 2018 et 2019, les établissements du département du Cantal subissent une baisse de plus de 700 heures, soit 11 %, alors que les effectifs restent stables. Cette baisse est encore plus importante pour les plus petits collèges au motif qu'ils ont de faibles effectifs. Ainsi, l'un d'entre eux qui, grâce à un projet pédagogique dynamique, a réussi à augmenter ses effectifs de 50 % au cours des trois dernières années, voit sa DHG baisser de 11 %. Résultat, ces petits collèges, qui par ailleurs affichent d'excellents résultats au brevet, au-dessus de la moyenne nationale, doivent regrouper des cours, déstructurer les équipes pédagogiques qui seront éclatées sur deux, trois, voire quatre sites avec pour conséquences des conditions d'exercice et d'apprentissage qui se dégraderont. Plutôt qu'une logique comptable de court terme qui ne fait qu'accentuer les inégalités, il propose une logique plus visionnaire en faveur de la ruralité afin de lui permettre de répondre aux évolutions sociétales. Les collèges ruraux doivent disposer des moyens nécessaires pour développer une offre éducative d'excellence et renforcer durablement leur attractivité. Aussi, il lui demande s'il est prêt à s'engager sur le maintien des moyens d'heures d'enseignement des collèges ruraux dès lors qu'il ne sera pas constaté une baisse significative du nombre d'élèves.

Offre de soins dans les hôpitaux publics de la Mayenne

N° 0731 – Le 4 avril 2019 – **M. Guillaume Chevrollier** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur la situation budgétaire de l'offre de soins des hôpitaux publics de la Mayenne, et les enjeux de démographie médicale de ce département. Un investissement fort et une mobilisation de l'État sont attendus pour dynamiser l'attractivité des centres hospitaliers de Laval, Mayenne et Château-Gontier.

Effectivité de la possibilité d'effectuer des stages d'observation pour les élèves de moins de 14 ans

N° 0732 – Le 4 avril 2019 – **Mme Françoise Férat** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur l'application de la disposition législative concernant les stages d'observation rendus possibles pour les élèves de moins de 14 ans.

En effet, l'article 19 de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel autorise les élèves de moins de 14 ans à effectuer leur stage d'observation lié aux objectifs de l'éducation nationale dans les établissements régis par le droit privé (entreprises), comme leurs camarades de classe âgés de plus de 14 ans.

Par la voie d'un amendement qu'elle avait déposé, les mots « dernières années de leur scolarité obligatoire » du 2° de l'article L. 41531 du code du travail ont été remplacés par les mots « derniers niveaux de l'enseignement des collèges ou durant la scolarité au lycée ». Puisque ce stage d'observation vise à faire découvrir aux élèves le monde professionnel et économique, à explorer les métiers et les formations et à développer ses connaissances, il lui paraissait pertinent d'ouvrir le champ des possibilités et d'élargir la tenue de ces stages d'observation dans toute entreprise (sociétaires, individuelles, artisanales ou associatives) régie par le droit privé aux élèves inscrits en 3ème et 4ème, même s'ils sont âgés de moins de 14 ans. Bien que cette disposition ait été votée à la rentrée de septembre, de nombreux témoignages de toute la France rapportent que des chefs d'établissement ne sont pas informés de cette évolution législative et n'autorisent pas l'accueil de ces élèves dans les entreprises.

Elle lui demande dans quel délai une circulaire prenant en compte cette possibilité pour les élèves de moins de 14 ans sera adressée aux chefs d'établissement, aux directeurs académiques des services de l'éducation nationale (DASEN) et aux recteurs.

Privatisation d'Aéroports de Paris et garanties

N° 0733 – Le 4 avril 2019 – **M. Laurent Lafon** interroge **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les garanties liées à la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP). À l'occasion de la privatisation du groupe ADP, les élus locaux et les riverains ont fait savoir qu'ils estimaient que le cadre juridique qui encadrerait les conditions d'utilisation de l'aéroport d'Orly était insuffisant et nécessitait d'être renforcé.

Aussi, à la faveur d'un amendement parlementaire, la période de couvre-feu, entre 23 h 30 et 6 h 15 du matin, ainsi que le plafonnement des vols annuels, fixé à environ 200 000 mouvements, de l'aéroport d'Orly ont été inscrits dans la loi, sans que les sanctions en cas de non-respect aient été précisées.

Or la privatisation d'ADP change la nature des relations entre l'État et ADP, faisant naître des interrogations sur la capacité de l'État à faire respecter par un exploitant privé les contraintes propres à l'exploitation d'un aéroport en zone urbaine.

Par conséquent, il souhaiterait connaître les sanctions envisagées en cas de non-respect de ces règles d'exploitation de l'aéroport d'Orly. Il lui demande la nature de ces sanctions, si elles sont prévues dans le cahier des charges ou s'il faudra compléter le dispositif législatif pour les prévoir.

Taxe sur les droits de passage des opérateurs de télécommunications pour le domaine public routier

N° 0734 – Le 4 avril 2019 – **Mme Catherine Morin-Desailly** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la captation par la métropole de Rouen Normandie des recettes de la taxe sur les droits de passage des opérateurs de télécommunications pour le domaine public routier.

Le 9 octobre 2017, la métropole Rouen Normandie a adopté par décision du conseil métropolitain la création d'une taxe sur les droits de passage des opérateurs de télécommunications pour le domaine public routier. Conformément au décret n° 2005-1676 du 27 décembre 2005, la métropole a aligné la tarification des droits de passage sur les montants plafonds fixés. La métropole exerce donc un pouvoir fiscal alors qu'elle ne dispose pas de la compétence de l'enfouissement des réseaux de télécommunications.

En effet, sous couvert d'exercer la compétence voirie, la métropole s'est attribué l'exclusivité de la collecte de ce prélèvement obligatoire. Or, les travaux d'enfouissement des lignes de télécommunications ont été entièrement financés par les communes qui devraient logiquement percevoir les recettes de la taxe sur les droits de passage des opérateurs.

Au regard des compétences qui leur ont été attribuées en matière d'enfouissement des réseaux de télécommunications, elle lui demande si la métropole ne devrait pas reverser aux communes les recettes de cette taxe.

Délégations de service public et remontées mécaniques

N° 0735 – Le 4 avril 2019 – **M. Cyril Pellevat** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'impermanence des règles régissant l'application faite des délégations de service public à l'économie des domaines skiables.

Le choix français de donner le statut de service public au transport par remontées mécaniques comporte des limites dont il est de plus en plus difficile de s'accommoder sans nuire à l'économie des stations. La décision du Conseil d'État du 29 juin 2018 pour la station du Sauze a provoqué une onde de choc de nature à faire fuir les investisseurs privés. Depuis l'arrêt du Conseil d'État « commune de Douai » de décembre 2012, on savait que les clauses d'indemnisation des biens de retour à des valeurs supérieures à la valeur nette comptable étaient regardées comme non conformes, ce qui pose un problème partout où de telles clauses ont été conclues. L'arrêt « Sauze » va plus loin : il fait craindre que ces clauses soient inopérantes en pratique, ce qui modifie l'équilibre économique du contrat. Cela pose aussi la question de l'expropriation des exploitants, que l'arrêt « commune de Douai » avait exclue. L'impermanence des règles pose un problème de loyauté dès lors qu'on applique la nouvelle règle à des contrats signés antérieurement à l'arrêt « commune de Douai ». Outre les contentieux qui ne manqueront pas de naître de cette situation invraisemblable, ces changements incessants sont de nature à détourner les investisseurs privés des domaines skiables. Dans l'hypothèse où les évolutions du droit rendraient caduques des dispositions contractuelles conclues antérieurement, l'équilibre économique du contrat doit être maintenu.

Il lui demande comment il compte sécuriser le classement des biens et leur indemnisation tels que stipulés dans les contrats conclus antérieurement aux évolutions du droit.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du jeudi 28 mars 2019

SCRUTIN N° 71

sur l'article 38 du projet de loi d'orientation des mobilités (procédure accélérée), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	342
Suffrages exprimés	326
Pour	310
Contre	16

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :

Pour : 143

Abstention : 1 Mme Fabienne Keller

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

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Pour : 74

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Pour : 51

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Pour : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 6 MM. Stéphane Artano, Joseph Castelli, Yvon Collin, Mmes Nathalie Delattre, Véronique Guillotin, M. Franck Menonville

Abstention : 15

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

Contre : 16

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :

Pour : 12

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (5) :

Pour : 1 M. Philippe Adnot

N'ont pas pris part au vote : 4

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Jean-Noël Cardoux	Jérôme Durain
Pascal Allizard	Françoise Cartron	Alain Duran
Michel Amiel	Joseph Castelli	Nicole Duranton
Maurice Antiste	Alain Cazabonne	Vincent Éblé
Stéphane Artano	Bernard Cazeau	Jean-Paul Émorine
Viviane Artigalas	Anne Chain-Larché	Frédérique Espagnac
David Assouline	Patrick Chaize	Dominique Estrosi
Serge Babary	Pierre Charon	Sassone
Julien Bargeton	Daniel Chasseing	Jacqueline Eustache-
Philippe Bas	Alain Chatillon	Brinio
Jérôme Bascher	Marie-Christine	Françoise Férat
Arnaud Bazin	Chauvin	Rémi Féraud
Arnaud de Belenet	Guillaume Chevrollier	Corinne Féret
Claude Bérít-Débat	Marta de Cidrac	Jean-Luc Fichet
Martine Berthet	Olivier Cigolotti	Martine Filleul
Anne-Marie Bertrand	Yvon Collin	Michel Forissier
Jérôme Bignon	Catherine Conconne	Alain Fouché
Jacques Bigot	Hélène Conway-	Bernard Fournier
Joël Bigot	Mouret	Catherine Fournier
Annick Billon	Roland Courteau	Christophe-André
Jean Bizet	Édouard Courtial	Frassa
Maryvonne Blondin	Pierre Cuypers	Pierre Frogier
Jean-Marie Bockel	Michel Dagbert	Joëlle Garriaud-
Christine Bonfanti-	Philippe Dallier	Maylam
Dossat	René Danesi	Françoise Gatel
François Bonhomme	Laure Darcos	André Gatolin
Bernard Bonne	Mathieu Darnaud	Jacques Genest
Philippe Bonnacarrère	Marc-Philippe	Frédérique Gerbaud
Nicole Bonnefoy	Daubresse	Samia Ghali
Pascale Bories	Yves Daudigny	Bruno Gilles
Yannick Botrel	Marc Daunis	Jordi Ginesta
Gilbert Bouchet	Jean-Pierre Decool	Colette Giudicelli
Céline Boulay-	Robert del Picchia	Marie-Pierre de la
Espéronnier	Vincent Delahaye	Gontrie
Yves Bouloux	Nathalie Delattre	Nathalie Goulet
Martial Bourquin	Bernard Delcros	Sylvie Goy-Chavent
Michel Boutant	Annie Delmont-	Jean-Pierre Grand
Jean-Marc Boyer	Koropoulos	Nadine Grelet-
Max Brisson	Michel Dennemont	Certenais
Marie-Thérèse	Gérard Dériot	Daniel Gremillet
Bruguère	Catherine Deroche	François Grosdidier
François-Noël Buffet	Jacky Deromedi	Jacques Groperrin
Bernard Buis	Chantal Deseyne	Pascale Gruné
Henri Cabanel	Yves Détraigne	Charles Guény
Olivier Cadic	Gilbert-Luc Devinaz	Joël Guerriau
François Calvet	Catherine Di Folco	Jocelyne Guidez
Christian Cambon	Nassimah Dindar	Annie Guillemot
Agnès Canayer	Élisabeth Doineau	Véronique Guillotin
Michel Canevet	Philippe Dominati	Laurence Harribey
Vincent Capo-	Daniel Dubois	Abdallah Hassani
Canellas	Alain Dufaut	Claude Haut
Emmanuel Capus	Catherine Dumas	Olivier Henno
Thierry Carcenac	Laurent Duplomb	Loïc Hervé

Jean-Michel Houllegatte
Alain Houpert
Jean-Raymond Hugonet
Benoît Huré
Jean-François Husson
Xavier Iacovelli
Corinne Imbert
Olivier Jacquin
Jean-Marie Janssens
Victoire Jasmin
Éric Jeansannetas
Sophie Joissains
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Muriel Jourda
Alain Joyandet
Patrick Kanner
Antoine Karam
Roger Karoutchi
Guy-Dominique Kennel
Claude Kern
Éric Kerrouche
Laurent Lafon
Jean-Louis Lagourgue
Bernard Lalande
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi
Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoaulu
Michel Laugier
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde
Ronan Le Gleut
Jacques Le Nay
Jean-Yves Leconte
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Claudine Lepage
Henri Leroy
Valérie Létard
Martin Lévrier
Brigitte Lherbier
Anne-Catherine Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Jean-Claude Luche
Victorin Lurel

Ont voté contre :

Cathy Apourceau-Poly
Éliane Assassi
Esther Benbassa
Éric Bocquet
Céline Brulin
Laurence Cohen

Abstentions :

Guillaume Arnell
Alain Bertrand
Maryse Carrère
Jean-Pierre Corbisez
Josiane Costes
Ronan Dantec

Pierre-Yves Collombat
Cécile Cukierman
Fabien Gay
Guillaume Gontard
Michelle Gréaume
Pierre Laurent

Éric Gold
Jean-Noël Guérini
Mireille Jouve
Fabienne Keller
Joël Labbé
Françoise Laborde

Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provôté
Frédérique Puissat
Isabelle Raimond-Pavero
Michel Raison
Didier Rambaud
Françoise Ramond
Jean-François Rapin
Noëlle Rauscent
Claude Raynal
Damien Regnard
André Reichardt
Évelyne Renaud-Garabedian
Bruno Retailleau
Charles Revet
Alain Richard
Marie-Pierre Richer
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Patricia Schillinger
Alain Schmitz
Vincent Segouin
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Lana Tetuanui
Dominique Théophile
Claudine Thomas
Jean-Claude Tissant
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
Catherine Troendlé
André Vallini
Sabine Van Heghe
Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Vaspart
Yannick Vaugrenard
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Dany Wattebled
Richard Yung

Marie-Noëlle Lienemann
Pierre Ouzoulias
Christine Prunaud
Pascal Savoldelli

Olivier Léonhardt
Jean-Claude Requier
Jean-Yves Roux
Raymond Vall

N'ont pas pris part au vote :

Christine Herzog, Claudine Kauffmann, Jean Louis Masson, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Jean-Marc Gabouty - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	342
Nombre des suffrages exprimés	325
Pour l'adoption	309
Contre	16

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN N° 72

sur l'amendement n° 198, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, l'amendement n° 620 rectifié, présenté par M. Jean-Michel Houllegatte et les membres du groupe socialiste et républicain, 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), compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	342
Suffrages exprimés	335
Pour	118
Contre	217

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (145) :**

Contre : 142

Abstention : 1 Mme Fabienne Keller

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Philippe Dallier - qui présidait la séance

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (74) :

Pour : 74

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Contre : 50

Abstention : 1 M. Jean-Paul Prince

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Pour : 23

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 5 MM. Alain Bertrand, Jean-Pierre Corbisez, Ronan Dantec, Joël Labbé, Olivier Léonhardt

Contre : 12

Abstention : 5 MM. Stéphane Artano, Jean-Marc Gabouty, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, M. Jean-Yves Roux

GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :*Pour* : 16**GROUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (12) :***Contre* : 12**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (5) :***Contre* : 1 M. Philippe Adnot*N'ont pas pris part au vote* : 4**Ont voté pour :**

Michel Amiel
Maurice Antiste
Cathy Apourceau-Poly
Viviane Artigal
Éliane Assassi
David Assouline
Julien Bargeton
Arnaud de Belenet
Esther Benbassa
Claude Bérit-Débat
Alain Bertrand
Jacques Bigot
Joël Bigot
Maryvonne Blondin
Éric Bocquet
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Martial Bourquin
Michel Boutant
Céline Brulin
Bernard Buis
Henri Cabanel
Thierry Carcenac
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Laurence Cohen
Pierre-Yves Collombat
Catherine Conconne
Hélène Conway-Mouret
Jean-Pierre Corbisez
Roland Courteau
Cécile Cukierman
Michel Dagbert
Ronan Dantec
Yves Daudigny
Marc Daunis
Michel Dennemont
Gilbert-Luc Devinaz
Jérôme Durain
Alain Duran
Vincent Éblé

Frédérique Espagnac
Rémi Féraud
Corinne Féret
Jean-Luc Fichet
Martine Filleul
André Gattolin
Fabien Gay
Samia Ghali
Guillaume Gontard
Marie-Pierre de la Gontrie
Michelle Gréaume
Nadine Grelet-Certenas
Annie Guillemot
Laurence Harribey
Abdallah Hassani
Claude Haut
Jean-Michel Houllegatte
Xavier Iacovelli
Olivier Jacquin
Victoire Jamin
Éric Jeansannetas
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Antoine Karam
Joël Kerrouche
Joël Labbé
Bernard Lalande
Pierre Laurent
Jean-Yves Leconte
Olivier Léonhardt
Claudine Lepage
Martin Lévrier
Marie-Noëlle Lienemann
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel

Philippe Madrelle
Jacques-Bernard Magnier
Christian Manable
Frédéric Marchand
Didier Marie
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Thani Mohamed Soilihi
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Robert Navarro
Pierre Ouzoulias
Georges Patient
François Patriat
Marie-Françoise Perol-Dumont
Angele Prévillie
Christine Prunaud
Didier Rambaud
Noëlle Rauscent
Claude Raynal
Alain Richard
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Pascal Savoldelli
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Sophie Taillé-Polian
Rachid Temal
Dominique Théophile
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard
Richard Yung

Ont voté contre :

Philippe Adnot
Pascal Allizard
Guillaume Arnell
Serge Babary
Philippe Bas
Jérôme Bascher
Arnaud Bazin
Martine Berthet
Anne-Marie Bertrand
Jérôme Bignon
Annick Billon
Jean Bizet
Jean-Marie Bockel
Christine Bonfanti-Dossat
François Bonhomme
Bernard Bonne
Philippe Bonnacerrère

Pascale Bories
Gilbert Bouchet
Céline Boulay-Espéronnier
Yves Bouloux
Jean-Marc Boyer
Max Brisson
Marie-Thérèse Bruguère
François-Noël Buffet
Olivier Cadic
François Calvet
Christian Cambon
Agnès Canayer
Michel Canevet
Vincent Capocanellas
Emmanuel Capus

Jean-Noël Cardoux
Maryse Carrère
Joseph Castelli
Alain Cazabonne
Anne Chain-Larché
Patrick Chaize
Pierre Charon
Daniel Chasseing
Alain Chatillon
Marie-Christine Chauvin
Guillaume Chevrollier
Marta de Cidrac
Olivier Cigolotti
Yvon Collin
Josiane Costes
Édouard Courtial
Pierre Cuypers

René Danesi
Laure Darcos
Mathieu Darnaud
Marc-Philippe Daubresse
Jean-Pierre Decool
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Nathalie Delattre
Bernard Delcros
Annie Delmont-Koropoulis
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Jacky Deromedi
Chantal Deseyne
Yves Détraigne
Catherine Di Folco
Nassimah Dindar
Élisabeth Doineau
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Alain Dufaut
Catherine Dumas
Laurent Duplomb
Nicole Duranton
Jean-Paul Émorine
Dominique Estrosi Sassone
Jacqueline Eustache-Brinio
Françoise Férat
Michel Forissier
Alain Fouché
Bernard Fournier
Catherine Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Joëlle Garriaud-Maylam
Françoise Gatel
Jacques Genest
Frédérique Gerbaud
Bruno Gilles
Jordi Ginesta
Colette Giudicelli
Éric Gold
Nathalie Goulet
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Charles Guéné
Joël Guerriau
Jocelyne Guidez
Véronique Guillotin
Olivier Henno
Loïc Hervé
Alain Houpert

Jean-Raymond Hugonet
Benoît Huré
Jean-François Husson
Corinne Imbert
Jean-Marie Janssens
Sophie Joissains
Muriel Jourda
Alain Joyandet
Roger Karoutchi
Guy-Dominique Kennel
Claude Kern
Françoise Laborde
Laurent Lafon
Jean-Louis Lagourgue
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoalulu
Michel Laugier
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde
Ronan Le Gleut
Jacques Le Nay
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Henri Leroy
Valérie Létard
Brigitte Lherbier
Anne-Catherine Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Jean-Claude Luche
Michel Magras
Viviane Malet
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
Hervé Marseille
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Pierre Médevielle
Colette Mélot
Franck Menonville
Marie Mercier
Sébastien Meurant
Brigitte Micouleau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Jean-Pierre Moga
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-Richaud

Abstentions :

Stéphane Artano
Jean-Marc Gabouty
Jean-Noël Guérini

Mireille Jouve
Fabienne Keller
Jean-Paul Prince

Catherine Morin-Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Louis-Jean de Nicolaÿ
Sylviane Noël
Claude Nougein
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezc
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatowski
Sophie Primas
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Sonia de la Provôté
Frédérique Puisseat
Isabelle Raimond-Pavero
Michel Raison
Françoise Ramond
Jean-François Rapin
Damien Regnard
André Reichardt
Évelyne Renaud-Garabedian
Jean-Claude Requier
Bruno Retailleau
Charles Revet
Marie-Pierre Richer
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Alain Schmitz
Vincent Segouin
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tetuanui
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Raymond Vall
Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Vaspert
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Dany Wattebled

Jean-Yves Roux

N'ont pas pris part au vote :

Christine Herzog, Claudine Kauffmann, Jean Louis Masson, Stéphane Ravier.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Philippe Dallier - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 343
Nombre des suffrages exprimés 336

Pour l'adoption 118
Contre 218

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.