

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 8 avril 2015

(86^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

Secrétaires :

Mmes Valérie Létard, Catherine Tasca.

1. **Procès-verbal** (p. 3189)
2. **Remplacement d'un sénateur décédé** (p. 3189)
3. **Publication du rapport d'une commission d'enquête** (p. 3189)
4. **Croissance, activité et égalité des chances économiques.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3189)

Articles additionnels avant le titre Ier (p. 3189)

Amendement n° 353 rectifié *bis* de M. Michel Magras. – Rejet.

Amendement n° 997 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 1^{er} (p. 3192)

Mme Évelyne Didier

M. Jean-Pierre Bosino

Amendement n° 2 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1000 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1001 de Mme Éliane Assassi. – Rejet par scrutin public.

Amendement n° 1002 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1366 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 1678 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 1528 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 1003 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1004 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Article 1^{er} *bis* (p. 3204)

M. Jean-Pierre Bosino

Amendement n° 1006 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 1684 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er} *bis* (p. 3205)

Amendement n° 1005 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 1^{er} *ter* (*supprimé*) (p. 3207)

Amendement n° 420 de M. Jean Desessard. – Retrait.

L'article demeure supprimé.

Article 1^{er} *quater* (p. 3208)

M. Jean-Pierre Bosino

Amendement n° 987 de M. Gérard Collomb. – Retrait.

Amendement n° 213 rectifié de M. Jean-Claude Requier. – Retrait.

Amendement n° 421 rectifié de M. Jean Desessard. – Retrait.

Amendement n° 1010 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 390 de M. Didier Guillaume. – Rejet.

Amendements identiques n° 653 rectifié de M. Claude Kern et 828 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Retrait des deux amendements.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 1^{er} *quater* (p. 3213)

Amendement n° 422 de M. Jean Desessard. – Retrait.

Amendement n° 1033 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 1007 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Devenu sans objet.

Amendement n° 870 rectifié *quater* de M. Olivier Cadic. – Devenu sans objet.

Amendement n° 754 rectifié *ter* de Mme Annick Billon. – Rejet.

Amendement n° 755 rectifié *bis* de Mme Annick Billon. – Rejet.

Amendement n° 871 rectifié *quater* de M. Olivier Cadic. – Rejet.

Amendement n° 1012 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 1011 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BÉRIT-DÉBAT

Article 1^{er} *quinquies* (nouveau) (p. 3219)

Mme Évelyne Didier

M. Christian Favier

Mme Annie David

Amendements identiques n^{os} 3 de Mme Éliane Assassi, 391 de M. Didier Guillaume et 423 de M. Jean Desessard. – Rejet, par scrutin public, des trois amendements.

Amendement n^o 1013 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1679 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 928 de M. Alain Joyandet. – Retrait.

Amendement n^o 944 de M. Alain Joyandet. – Retrait.

Amendements identiques n^{os} 570 rectifié de M. Hervé Maurey et 1432 rectifié de M. François Zocchetto. – Retrait des deux amendements.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er} *quinquies* (p. 3226)

Amendement n^o 1015 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Article 2 (p. 3227)

Mme Éliane Assassi

Mme Évelyne Didier

Mme Annie David

Amendement n^o 4 de Mme Éliane Assassi

5. Engagement de la procédure accélérée pour l'examen d'un projet de loi (p. 3234)

Suspension et reprise de la séance (p. 3234)

PRÉSIDENCE DE MME ISABELLE DEBRÉ

6. Conférence des présidents (p. 3234)

7. Croissance, activité et égalité des chances économiques. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3240)

Article 2 (*suite*) (p. 3240)

Amendement n^o 4 de Mme Éliane Assassi (*suite*). – Rejet, par scrutin public, de l'amendement.

Amendement n^o 1028 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 155 rectifié de Mme Marie-Noëlle Liemann. – Rejet.

Amendement n^o 1017 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 336 de M. Alain Joyandet. – Rejet.

Amendement n^o 1018 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 424 de M. Jean Desessard. – Rejet.

Amendement n^o 1019 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n^o 1029 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1021 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 337 de M. Alain Joyandet. – Rejet.

Amendement n^o 1675 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 1020 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1022 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 425 de M. Jean Desessard. – Retrait.

Amendement n^o 1531 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 1424 rectifié de M. Pierre Médevielle. – Adoption.

Amendement n^o 1030 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1023 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 392 de M. Didier Guillaume. – Rejet.

Amendement n^o 1676 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 426 de M. Jean Desessard. – Retrait.

Amendement n^o 1024 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1025 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1026 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1423 rectifié *bis* de M. Pierre Médevielle. – Retrait.

Amendement n^o 531 de M. Louis Nègre, repris par la commission sous le n^o 1704. – Adoption.

Amendement n^o 1647 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 1027 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 1031 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n^o 427 de M. Jean Desessard. – Retrait.

Amendement n^o 530 de M. Louis Nègre, repris par la commission sous le n^o 1705. – Adoption.

Amendement n^o 267 rectifié *bis* de Mme Nicole Duranton. – Adoption.

Amendement n^o 1535 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 1674 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 1032 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

M. Jean-Jacques Filleul

M. Jean-Marc Gabouty

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Renvoi de la suite de la discussion.

| 8. **Ordre du jour** (p. 3263)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

vice-président

Secrétaires :
Mme Valérie Létard,
Mme Catherine Tasca.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze 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

REMPLACEMENT D'UN SÉNATEUR DÉCÉDÉ

M. le président. Conformément à l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat que, en application de l'article L.O. 319 du code électoral, Mme Stéphanie Riocreux est appelée à remplacer, en qualité de sénatrice d'Indre-et-Loire, notre regretté collègue Jean Germain, décédé le 7 avril 2015.

Son mandat a débuté aujourd'hui mercredi 8 avril 2015, à 0 heure.

3

PUBLICATION DU RAPPORT D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE

M. le président. J'informe le Sénat que, ce matin, a expiré le délai de six jours nets pendant lequel pouvait être formulée la demande de constitution du Sénat en comité secret sur la publication du rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'organisation et les moyens de la lutte contre les réseaux djihadistes en France et en Europe, créée le 9 octobre 2014 à l'initiative du groupe Union des Démocrates et Indépendants – UC en application de l'article 6 *bis* du règlement.

En conséquence, ce rapport a été publié ce matin, sous le n° 388.

4

CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES

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, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (projet n° 300, texte de la commission n° 371, rapport n° 370, tomes I, II et III).

Nous en sommes parvenus à la discussion des articles du texte de la commission spéciale.

PROJET DE LOI POUR LA CROISSANCE, L'ACTIVITÉ ET L'ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES

Articles additionnels avant le titre Ier

M. le président. L'amendement n° 353 rectifié *bis*, présenté par MM. Magras, Milon et Bignon, Mme Procaccia, MM. Laufoaulu, Longuet, Calvet, Revet, Grand et Laméni et Mme Deromedi, est ainsi libellé :

Avant le titre I^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Michel Magras.

M. Michel Magras. Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur l'opportunité d'intégrer le PIB des collectivités d'outre-mer dans le calcul du PIB national.

Je suis bien conscient de la réticence de nos collègues rapporteurs à l'égard des demandes de rapport, mais, en l'occurrence, le sujet ne peut être traité autrement.

La prise en compte du PIB des collectivités d'outre-mer pour le calcul du PIB de la France permettrait de refléter fidèlement la création nationale de richesse. En effet, tous les territoires de la République y concourent, quel que soit leur statut.

De surcroît, intégrer le PIB des collectivités d'outre-mer, qui est de l'ordre de 15 milliards d'euros, engendrerait une augmentation d'environ 0,7 point du PIB national, ce qui conduirait mécaniquement à diminuer les ratios dette sur PIB et déficit sur PIB.

À cela s'ajouterait une augmentation de la population d'environ 0,9 point. Or, comme vous le savez, les traités européens prévoient désormais la prise en compte du facteur démographique pour les votes au conseil des ministres de l'Union européenne.

Dans tous les cas, il convient d'examiner l'opportunité de revoir le périmètre du territoire économique défini par la directive européenne « ressources propres » de 1991, notamment pour tenir compte de la situation de Saint-Martin, qui, je le rappelle, n'est pas un pays et territoire d'outre-mer, un PTOM, mais une région ultrapériphérique.

La directive prévoit en effet que le territoire économique de la République française comprend le territoire de la République française à l'exception des pays et territoires d'outre-mer. Or, Saint-Martin étant une collectivité d'outre-mer, elle n'est pas prise en compte par l'INSEE, mais elle n'est pas non plus, je le répète, un PTOM.

Néanmoins, une telle redéfinition du territoire économique pourrait ne pas être sans conséquence sur la quote-part de la France au budget de l'Union, ce qui justifie d'autant plus que cette question fasse l'objet d'une étude.

Le Sénat venant d'adopter une proposition de loi visant à la prise en compte de nouveaux indicateurs de richesse dans la définition des politiques publiques, le sujet me semble d'actualité.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur de la commission spéciale. Mon cher collègue, nous avons en effet pris le parti, en commission spéciale, de rejeter toutes les demandes de rapport, qui relèvent souvent d'une simple volonté d'affichage. Ce projet de loi en comportait plus d'une vingtaine à l'issue des travaux de l'Assemblée nationale. J'ajoute que les commissions compétentes peuvent tout à fait se saisir des sujets évoqués, dans le cadre de leur activité de contrôle de l'action du Gouvernement.

En conséquence, l'avis est défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. L'INSEE, qui apporte une aide statistique aux collectivités d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie, mesure leur PIB. Intégrer celui-ci dans le calcul du PIB national comme vous le proposez, monsieur Magras, afin de réduire nos ratios dette sur PIB et déficit sur PIB, n'est pas possible en vertu des règlements européens régissant l'élaboration de ces ratios. En effet, les territoires en question ne font pas partie de l'Union européenne au sens statistique du terme.

Je vous invite donc, monsieur le sénateur, à retirer votre amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

M. le président. Monsieur Magras, l'amendement n° 353 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Michel Magras. Je ne suis pas non plus favorable à la multiplication des rapports, mais la question que je soulève est majeure. Aux termes de la Constitution, les collectivités d'outre-mer font bien partie de la République française ! Le rapport dont je demande la remise permettrait d'étudier dans

quelle mesure la directive européenne de 1991 pourrait être adaptée. Mettez-vous à la place des ultramarins : nos collectivités contribuent à la richesse nationale ; pourquoi ne prend-on pas leur apport en compte dans le calcul du PIB national ?

Je ne retirerai donc pas cet amendement, car je souhaite que cette question fasse l'objet d'un vote. Que chacun prenne ses responsabilités.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 353 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 997 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Bosino, Mme David et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Avant le titre I^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Au travers de cet amendement, il s'agit de souligner, par un effet de miroir, que d'autres choix sont possibles que ceux qui sous-tendent le présent projet de loi.

Monsieur le ministre, vous avez déployé de grands efforts pour expliquer que la seule voie, le seul chemin possible est celui du libéralisme et de la dérégulation au profit du marché et de la finance. Le fatalisme de tels propos, qui expliquent les récents désastres électoraux subis par la majorité gouvernementale, est d'autant plus marquant qu'ils émanent d'un gouvernement se réclamant d'une vision de gauche !

La gauche peut-elle être libérale, alors que sa raison d'être est la défense des plus faibles, des opprimés contre les puissants, contre ceux qui détiennent le pouvoir économique ? La gauche peut-elle se transformer en fer de lance d'une vision de la compétition entre tous où l'humain n'a pas sa place ?

Ces questions méritent d'être posées et seront, sans aucun doute, au cœur du débat à venir sur la construction d'un nouveau projet propre à rassembler une gauche fidèle à ses valeurs.

Le présent amendement vise à fixer, dans un premier temps, les objectifs d'une politique de croissance. Il faut rappeler, en effet, que la croissance doit servir à la satisfaction des besoins de la population. Cette précision nous semble nécessaire car, trop souvent, les dixièmes de point de croissance grignotés servent avant tout à l'enrichissement de quelques-uns. Or la croissance, selon nous, doit être mise au service de l'emploi et des services publics.

Monsieur le ministre, dès le 26 août 2014, vous apportiez une intéressante contribution sur ce point : « la gauche est censée changer le réel mais, compte tenu des contraintes, changer le réel sera compliqué ». Dire cela, c'est déjà abdiquer. (*Mme Nicole Bricq proteste.*) Cela vaut aussi pour vous, madame Bricq !

Au travers de cet amendement, après avoir fixé les objectifs d'une politique de croissance sociale et démocratique, nous proposons, pour les atteindre, de s'atteler à une nouvelle répartition des richesses dans ce pays en dirigeant de manière novatrice l'argent accumulé vers la formation et la production.

Monsieur le ministre, pourquoi le projet de loi n'aborde-t-il pas la question centrale du coût du capital ? (*Mme Nicole Bricq s'exclame.*) Madame Bricq, cessez de râler dès qu'un sénateur du groupe CRC s'exprime ! Nous ne disons pas de gros mots ! Vous préféreriez peut-être que nous vous laissions entre vous ?

Mme Nicole Bricq. Je vous rappelle simplement que cette section du texte porte sur la mobilité !

Mme Éliane Assassi. Laissez-moi parler, vous vous exprimerez ensuite ! (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. Veuillez poursuivre, madame Assassi !

Mme Éliane Assassi. Monsieur le ministre, pourquoi votre texte n'aborde-t-il aucunement la question centrale du coût du capital, c'est-à-dire du détournement massif des richesses produites vers l'actionariat et les circuits financiers ? Vous qui êtes un fin connaisseur des milieux bancaires, pourquoi n'engagez-vous pas une réforme de gauche, pour contraindre les banques à favoriser l'investissement ? (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission spéciale est défavorable à cet amendement dépourvu de portée normative.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Avis défavorable.

Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas d'autre politique possible, madame Assassi. Quant à vous, vous pensez manifestement qu'il n'y a pas d'autre politique de gauche possible que celle que vous préconisez. (*MM. Olivier Cigolotti et Jean-François Longeot applaudissent.*)

Mme Éliane Assassi. Pas du tout ! On aimerait bien qu'émerge une gauche nouvelle ! Et nous y contribuons !

M. Emmanuel Macron, ministre. Pour ma part, il ne me semble pas que les électeurs aient dernièrement envoyé pour message « à gauche, toute » !

Par ailleurs, il se trouve que je partage votre préoccupation de voir la richesse produite par les entreprises réinvestie dans le capital productif plutôt que distribuée en dividendes.

(*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) J'observe, madame Assassi, que vous ne manifestez pas à mon égard la courtoisie que vous réclamez des autres !

Mme Éliane Assassi. Mais si !

M. Emmanuel Macron, ministre. Pour illustrer mon propos, j'évoquerai la réforme de l'impôt sur les sociétés que nous avons conduite. Nous avons créé en 2012 une taxe sur les dividendes de 3 %, pour pénaliser ceux qui préfèrent en verser plutôt que de réinvestir les bénéfices. En outre, ce matin, le Premier ministre a annoncé la mise en place d'un suramortissement de 40 % pour les investissements productifs, qui viendra réduire le montant de l'impôt sur les sociétés, le taux applicable étant alors, pour les entreprises concernées, de 20 % au lieu de 36,3 %, soit un écart, en termes d'imposition, de 45 %.

Voilà une réforme réaliste, qui favorise l'investissement productif. Ce sont là des actes, et non pas de simples mots que l'on prononce pour se faire plaisir. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Éliane Assassi. Ce seront peut-être des actes, mais pour l'instant ce sont encore des mots !

M. le président. La parole est à M. Éric Bocquet, pour explication de vote.

M. Éric Bocquet. Comme nous l'avons déjà indiqué, cet amendement de fond tend à opposer à une logique nettement libérale une logique sociale et humaniste.

Il y a quelque temps, nous nous faisons taxer de « y-a-qu'à ». Aujourd'hui, certains membres du Gouvernement évoquent la « gauche du passé » en s'adressant à tous ses opposants de gauche, y compris ceux de son propre camp.

Monsieur le ministre, l'objet de cet amendement est de fixer les objectifs d'une politique de croissance destinée à servir l'intérêt général, mais aussi et surtout de proposer des pistes pour le financement de cette nouvelle politique.

Pour ma part, j'insisterai tout particulièrement sur le rôle des banques, et plus généralement de la finance, dans l'économie réelle.

Une évidence se fait jour : la faible maîtrise par la puissance publique de la circulation de l'argent dans notre pays est l'une des causes principales de l'impossibilité à agir sur la réalité économique.

Pour permettre au peuple et à ses représentants de reprendre la main sur la politique financière, sur la politique du crédit, il faut réfléchir à la constitution d'un nouveau pôle public bancaire.

Par exemple, le rôle joué par les banques dans l'évasion fiscale n'est pas acceptable. Ce sont elles qui organisent des placements douteux dans les paradis fiscaux, selon des mécanismes que nous connaissons parfaitement, monsieur le ministre. Nous aimerions vous entendre sur ce sujet. Les banques agissent trop souvent contre l'intérêt général, contre le développement industriel et l'emploi, et cela depuis trop longtemps.

Bien sûr, nous avons besoin d'un système bancaire, mais pour le mettre au service de l'intérêt général il faut profondément en modifier le fonctionnement et la gouvernance.

Nous devons aujourd'hui inventer un mode de maîtrise publique du secteur bancaire en accordant aux salariés et aux usagers de nouveaux pouvoirs d'intervention et de contrôle sur les choix de gestion et de financement. Un peu d'audace serait bienvenue!

Construire ce nouveau pôle bancaire public permettra de changer l'orientation du crédit pour la faire dépendre de décisions politiques et non des pressions continues, indécentes et antidémocratiques des marchés financiers.

Ce pôle public pourrait décider de pénaliser les investissements spéculatifs par des taux dissuasifs et d'encourager les investissements réels, la recherche et développement au sein des entreprises. Si les investissements financiers s'orientaient vers le développement industriel, ils feraient l'objet de taux réduits, nuls, voire négatifs.

Monsieur le ministre, nous pensons nécessaire de vous entendre sur ces points clefs de l'économie, qui concernent l'utilisation des formidables richesses produites dans notre pays. Nous sommes très étonnés que ce volet essentiel du rôle des banques dans l'économie soit oublié dans votre texte.

Il faut le dire, il n'y aura pas de politique de croissance permettant le retour au plein emploi sans une nouvelle utilisation de l'argent, sans une véritable révolution du système bancaire et financier. Un texte de loi visant à stimuler la croissance qui n'aborde pas cette question cruciale ne peut que déboucher, une fois de plus, sur un constat d'impuissance.

Monsieur le ministre, chers collègues, les quatre premiers groupes bancaires français ont affiché, pour l'année 2013, un résultat net cumulé de 15 milliards d'euros. En février de l'année dernière, un grand quotidien économique indiquait que la première banque française, BNP Paribas, voulait porter son taux de distribution des bénéfices à environ 45 % en 2016. N'y a-t-il pas lieu, monsieur le ministre, de s'intéresser à cette manne si l'on veut effectivement promouvoir la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques?

M. le président. La parole est à M. Joël Guerriau, pour explication de vote.

M. Joël Guerriau. Je voudrais faire part de mon agacement devant cette mise à l'index systématique des banques françaises. (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

Au XIX^e siècle, les banques françaises ont largement contribué à la révolution industrielle, avec l'émergence d'une organisation coopérative qui, encore aujourd'hui, place nos établissements bancaires au premier plan sur la scène européenne, voire mondiale.

Ce n'est pas promouvoir l'unité nationale que de montrer systématiquement du doigt l'industrie bancaire, qui reste l'une des valeurs sûres de notre économie. Tout se passe comme si l'objectif de certains était de détruire ce qui fonctionne bien, en distinguant de manière simpliste entre les bons et les méchants...

Certains propos sur le monde bancaire me semblent relever de la caricature...

Mme Éliane Assassi. Bien sûr...

M. Joël Guerriau. ... et de l'injustice, en particulier envers tous ceux qui travaillent dans un secteur représentant une masse salariale et un nombre d'emplois très importants.

Mme Éliane Assassi. Vous confondez tout, on ne vous parle pas des salariés!

M. Joël Guerriau. Il faut cesser de tenir les banques pour responsables de tous les maux de notre pays! Ne partageant pas du tout le point de vue de nos collègues du groupe CRC, ...

Mme Éliane Assassi. Nous voilà rassurés!

M. Joël Guerriau. ... je voterai contre cet amendement. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 997 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

TITRE I^{ER}

LIBÉRER L'ACTIVITÉ

Chapitre I^{er}

MOBILITÉ

Article 1^{er}

- ① I A. – (*Supprimé*)
- ② I (*Non modifié*). – Dans toutes les dispositions législatives en vigueur, les mots : « Autorité de régulation des activités ferroviaires » sont remplacés par les mots : « Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ».
- ③ II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de mettre en cohérence la structure et le contenu du code des transports et du code de la voirie routière avec les missions confiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par le présent chapitre.
- ④ III. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ⑤ 1° À la fin de la première phrase de l'article L. 2131-2, les mots : « d'activité » sont remplacés par les mots : « sur son activité dans le domaine ferroviaire » ;
- ⑥ 2° À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 2132-1, le mot : « ferroviaire » est remplacé par les mots : « des services et infrastructures de transport terrestre » ;
- ⑦ 2° bis A (*nouveau*) L'article L. 2132-3 est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ⑧ « Ses rapports sont également rendus publics, dans les mêmes conditions. »
- ⑨ 2° bis Après le mot : « ferroviaires », la fin du premier alinéa de l'article L. 2132-4 est ainsi rédigée : « et routières pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collègue, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le vice-président le plus anciennement désigné. » ;
- ⑩ 3° La seconde phrase de l'article L. 2132-5 est complétée par les mots : « , dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou dans le secteur des autoroutes » ;

- 11 4° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2132-7, les mots : « en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou » sont supprimés ;
- 12 5° Le premier alinéa de l'article L. 2132-8 est complété par les mots : « , dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou dans le secteur des autoroutes » ;
- 13 5° *bis (nouveau)* Après le mot : « produit », à la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 2132-12, la fin de la phrase est ainsi rédigée : « des droits fixes mentionnés aux articles L. 2132-13 et L. 2132-14 et de la contribution mentionnée à l'article L. 2132-15. » ;
- 14 5° *ter (nouveau)* La section 5 du chapitre II du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie est complétée par deux articles L. 2132-14 et L. 2132-15 ainsi rédigés :
- 15 « Art. L. 2132-14. – Il est institué un droit fixe dû par les entreprises de transport public routier de personnes lors du dépôt de la déclaration mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3111-17-1. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il est supérieur à 100 euros et inférieur à 1000 euros. Il est exigible le jour du dépôt de la déclaration. Son produit est affecté à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.
- 16 « Art. L. 2132-15. – Les concessionnaires d'autoroutes soumis au contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application de la section 4 du chapitre II du titre II du code de la voirie routière sont assujettis à une contribution pour frais de contrôle, assise sur le chiffre d'affaires de l'année précédente. Son taux est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il est compris entre 0,05 et 0,3 %. Son produit est affecté à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette contribution est constatée et recouvrée dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires. » ;
- 17 6° Au premier alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « et des textes pris pour son » sont remplacés par les mots : « , de la section 3 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du présent code, des sections 3, 4 et 4 *bis* du chapitre II du titre II du code de la voirie routière ainsi que des textes pris pour leur » ;
- 18 7° L'article L. 2135-2 est ainsi modifié :
- 19 a) Au premier alinéa, les mots : « et de la SNCF » sont remplacés par les mots : « , de la SNCF, des entreprises de transport public routier de personnes et des concessionnaires d'autoroutes, » ;
- 20 b) Le deuxième alinéa est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :
- 21 « Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès :
- 22 « 1° Des services de l'État et des autorités organisant des services de transport ferroviaire, des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ainsi que des services et des autorités chargés des relations avec les concessionnaires d'autoroutes ;
- 23 « 2° De l'Établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de la SNCF, des entreprises de transport public routier de personnes et des concessionnaires d'autoroutes ;
- 24 « 3° Des autres entreprises intervenant dans le secteur des transports ferroviaires, dans celui des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou dans celui des travaux, fournitures et services sur le réseau autoroutier concédé.
- 25 « Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information. » ;
- 26 8° À la première phrase de l'article L. 2135-3, la référence : « au deuxième alinéa » est remplacée par les références : « aux 2° et 3° » ;
- 27 8° *bis* L'article L. 2135-7 est ainsi modifié :
- 28 a) Au premier alinéa, les mots : « de la part d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF » sont supprimés ;
- 29 b) Le premier alinéa du 3° est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- 30 « 3° Le collègue de l'autorité met l'intéressé en demeure de se conformer à ses obligations, dans un délai que le collègue détermine, en cas de manquement :
- 31 « a) D'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire, de la SNCF, d'une entreprise de transport public routier de personnes, d'un concessionnaire d'autoroute ou d'une autre entreprise intervenant dans le secteur des transports ferroviaires, dans celui des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou dans celui des travaux, fournitures et services sur le réseau autoroutier concédé, aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article L. 2135-2 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité prévue au même article ;
- 32 « b) D'une entreprise de transport public routier de personnes, d'une entreprise ferroviaire ou d'une autre entreprise intervenant dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes, aux obligations de communication d'informations prévues à l'article L. 3111-21-1 ;
- 33 « c) D'un concessionnaire d'autoroute ou d'une entreprise intervenant sur le marché des travaux, fournitures et services sur le réseau autoroutier concédé, aux obligations de communication d'informations prévues à l'article L. 122-19-1 du code de la voirie routière. » ;
- 34 9° L'article L. 2135-13 est ainsi modifié :
- 35 a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou dans le secteur des marchés de travaux, fournitures et services sur le réseau autoroutier concédé » ;
- 36 b) Le second alinéa est ainsi modifié :

- 37 – la deuxième phrase est complétée par les mots : « , au secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou au secteur des autoroutes » ;
- 38 – à la dernière phrase, après le mot : « ferroviaire », sont insérés les mots : « , le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes ou le secteur des autoroutes » ;
- 39 10° L'article L.2331-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 40 « Les articles L.2132-5, L.2132-8, L.2135-1 à L.2135-3, L.2135-7 et L.2135-13 ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy en tant qu'ils concernent les transports routiers. » ;
- 41 11° L'article L.2341-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 42 « Les articles L.2132-5, L.2132-8, L.2135-1 à L.2135-3, L.2135-7 et L.2135-13 ne sont pas applicables à Saint-Martin en tant qu'ils concernent les transports routiers. »

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 1^{er} du projet de loi élargit le champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF – qui deviendra l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER –, pour y inclure les entreprises de transport public routier de personnes et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Cet article précise également les cas de saisine de l'Autorité de la concurrence, ainsi que la nature des affaires sur lesquelles celle-ci pourra être consultée par l'ARAFER.

La création d'autorités administratives accompagne, on le sait, la libéralisation et la dérégulation des services concernés. Le désengagement de l'État de secteurs essentiels pour le développement économique et social, tels que l'énergie, les télécommunications, les transports, amène légitimement à s'interroger sur sa capacité à défendre l'intérêt général dans un système de concurrence prétendument libre et non faussée.

De plus, le projet de loi ne donne pas les moyens à l'ARAFER de garantir une concurrence honnête, au service de l'intérêt général. En l'état actuel du texte, il ne s'agit que d'affichage. On verra si les moyens suivront.

D'une part, en effet, comme le montre le rapport de la commission spéciale, aucun financement n'a été prévu pour accompagner l'extension des missions de l'ARAFER.

L'absence de moyens, notamment en termes de personnel, constitue un grief sérieux que l'on peut formuler à l'encontre de l'article 1^{er}.

L'une des recettes dégagées pour financer l'ARAFER est assise sur les sociétés d'autoroutes, c'est-à-dire que la dépense sera supportée par les usagers de celles-ci. C'est totalement injuste et injustifiable !

D'autre part, les nouvelles missions confiées à l'ARAFER concernent des domaines larges pour lesquels il faudra réunir de nombreuses expertises. C'est pourquoi il existe selon nous un risque sérieux de noyer cette autorité sous de trop lourdes missions, et donc de l'affaiblir.

Depuis l'adoption de la réforme ferroviaire, les missions de l'ARAF ont été largement étendues. À titre d'exemple, en plus de ses missions traditionnelles, elle rend un avis

conforme sur la fixation des redevances d'infrastructures ferroviaires, ainsi que sur celles qui sont liées à l'accès aux infrastructures de services. Son avis est également requis pour la fixation des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les autres infrastructures de services. C'est encore elle qui constatera si SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles envers l'État ou si la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue dans le contrat et qui, le cas échéant, en analysera les causes, etc.

Enfin, face au monopole privé des autoroutes, à l'expertise juridique, financière et économique dont disposent les sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'ARAFER aura beaucoup de mal à jouer son rôle.

Je pense ici aux montages juridiques et financiers des contrats de concession, qui manifestement ont été rédigés en faveur des concessionnaires, au détriment de l'État et des usagers. Nous nous sommes tous émus de ce que les différents rapports de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence nous ont appris. Il s'agira également de contrôler le respect par les sociétés concessionnaires d'autoroutes des obligations qui leur incombent.

Concernant les autoroutes, plus que le rôle de régulateur, c'est celui de contrôleur que l'organisme et son collège vont devoir tenir, dans des domaines aussi techniques et sensibles que ceux de la justification des augmentations de péage ou du contrôle de la passation des marchés de travaux par les concessions autoroutières. C'est d'ailleurs en ce sens que Pierre Cardo, l'actuel président de l'ARAF, avait demandé qu'une partie des nouvelles missions dévolues au futur régulateur lui soient retirées.

L'article 1^{er} s'inscrit donc dans la logique de l'ouverture à la concurrence. C'est à ce titre que nous ne pouvons pas l'approuver. Cependant, en raison des dysfonctionnements lourds inhérents au système des concessions et devant la nécessité d'y regarder de près, nous aurions pu considérer que la création de l'ARAFER était un mal nécessaire dans l'état actuel des choses.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous avons déposé des amendements à l'article 5. Mais, monsieur le ministre, vous ne mobilisez pas les moyens nécessaires : on a l'impression que vous instituez une autorité par avance vouée à l'impuissance, ce que nous ne pouvons accepter.

Comme je l'ai déjà dit, en l'état, cet article ne relève donc que d'un affichage et ne procède pas d'une réelle volonté de faire la transparence. Si vraiment on veut introduire de la transparence, il faut donner à l'ARAFER les moyens de fonctionner et d'exercer des contrôles. C'est d'ailleurs ce que vous avez déclaré lors de votre audition par la commission spéciale du Sénat, monsieur le ministre. Je vous demande donc aujourd'hui de confirmer ces propos.

Nous avons l'intention de déposer des amendements visant à donner à l'ARAFER les moyens de travailler, mais ils auraient été immédiatement écartés au nom de l'article 40 de la Constitution. C'est pourquoi nous y avons renoncé.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, sur l'article.

M. Jean-Pierre Bosino. Nous considérons que l'un des principaux reculs de ce projet de loi concerne l'extension des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires aux activités routières. Il s'agit d'accorder

encore plus de pouvoir à une autorité indépendante qui joue déjà aujourd'hui le rôle que l'État a renoncé à tenir depuis longtemps.

Les obligations d'information, en particulier du Parlement, avant la conclusion des contrats de concession et le suivi du volet économique de ces derniers ont été renforcées.

Des clauses de partage des profits devraient être inscrites lors de la remise à plat des contrats existants, ainsi que dans les contrats futurs. L'ARAFER exercerait un pouvoir de contrôle en matière de rentabilité des contrats. Cette autorité serait consultée sur tout allongement de la durée des concessions. Elle pourrait aussi contrôler les marchés de travaux et la transparence des marchés de sous-concession passés, par exemple, pour les stations-service.

Rappelons que c'est l'Autorité de la concurrence qui a formulé cette suggestion, tandis que, dans le même temps, de nombreux parlementaires ont soutenu des propositions fortes pour répondre à l'exigence d'encadrement des concessions futures, voire pour remettre en cause le régime des concessions présentes.

Le Gouvernement fait donc le choix d'une autorité de régulation indépendante, et non d'un réengagement de l'État, y compris en ce qui concerne les tarifs des autoroutes et les différents contrôles. *A priori*, le contrôle des sociétés d'autoroutes ne relèverait donc plus du ministère, mais de l'ARAFER, ce qui représente une délégation supplémentaire de puissance publique que nous ne pouvons cautionner.

Au-delà de ces considérations spécifiques, cet article 1^{er} est révélateur de la cohérence globale de ce projet de loi, qui est inspiré par la volonté de laisser faire les acteurs du marché, animés par la seule recherche du profit. L'idée sous-jacente est donc que les acteurs privés pourraient être les garants de l'intérêt général et de la cohérence de l'aménagement du territoire, alors que nous savons pertinemment que, dans l'ordre naturel des choses, cela est antinomique.

Voyez-vous, monsieur le ministre, nous sommes convaincus que, comme le disait un philosophe que vous appréciez beaucoup, « une société où l'économie domine le politique – et dans l'économie, la compétition donc le calcul et l'appétit du gain, ce qui est la définition même d'une économie de marché – est une société qui crée des inégalités insupportables ». (*M. le ministre sourit.*) Votre sourire indique que vous avez reconnu l'auteur de cette citation ! Votre projet de loi tend précisément à l'instauration d'une telle société.

Aussi n'abordons-nous qu'avec une extrême méfiance cet article, notamment en ce qui concerne l'évolution des compétences de l'ARAFER, qui accompagne un bouleversement de l'organisation de la mobilité sur notre territoire et fait écho au renforcement d'autres autorités indépendantes par le biais du présent texte.

M. le président. L'amendement n° 2, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. L'article 1^{er} ouvre ce projet de loi par une demande d'autorisation à prendre des ordonnances en vertu de l'article 38 de la Constitution.

Vous nous répondrez, monsieur le ministre, qu'il s'agit de ne prendre par cette voie que des dispositions rédactionnelles. Cet article n'en demeure pas moins symptomatique d'une pratique désormais trop courante de dessaisissement du Parlement au profit de l'exécutif et de l'administration. De plus, lors des débats à l'Assemblée nationale, on a constaté qu'une simple ordonnance rédactionnelle pouvait ensuite se révéler être un texte de modification du droit positif.

Non seulement cela ajoute de la complexité à la complexité, mais c'est aussi une source d'opacité. Nous ne pensons donc pas qu'il y ait des ordonnances simplement rédactionnelles.

De plus, cet article 1^{er}, selon vos propres termes, monsieur le ministre, reflète les nouvelles compétences de l'ARAF. C'est surtout là que le bât blesse, et les sénateurs et sénatrices du groupe CRC ne sont pas favorables à une extension du champ des compétences de l'autorité de régulation des activités ferroviaires.

Appelée à se transformer en autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAF va ainsi s'occuper de deux nouveaux domaines : le secteur des autocars et les autoroutes.

Dans le secteur des autocars, l'ARAFER sera amenée à donner son autorisation préalable pour l'ouverture de certains services infrarégionaux, à jouer le cas échéant les arbitres sur les autres liaisons et à veiller à un accès équitable des gares routières.

Concernant les autoroutes, le rôle de l'ARAFER sera celui d'un contrôleur. Il s'agira notamment pour elle de vérifier que les investissements intégrés aux contrats de concession qui ont un impact sur le niveau des péages sont justifiés.

L'ARAFER va aussi devoir contrôler la passation de chaque marché de travaux publics par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Nous sommes très réservés quant à l'extension des compétences de l'ARAF. À nos yeux, la mise en place d'une autorité de régulation commune des transports ferroviaire et routier ne peut avoir pour conséquence que de favoriser la compétition concurrentielle frontale entre rail et route, compétition fondée essentiellement sur le critère du prix.

De plus, nous ne pensons pas que l'ARAF devenue ARAFER soit suffisamment armée pour prendre en charge de nouvelles missions qui relèvent de la responsabilité ministérielle, qu'il s'agisse d'aménagement équilibré du territoire, de mobilité réelle, de protection de nos infrastructures ferroviaires et de contrôle des concessions autoroutières.

C'est pourquoi nous proposons la suppression de cet article.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. L'extension des compétences de l'ARAF au secteur autoroutier et au secteur du transport par autocar va dans le bon sens puisqu'elle lui permettra effectivement d'avoir une vision globale sur deux secteurs qui sont souvent en concurrence.

Cette mesure avait d'ailleurs été préconisée à deux reprises par l'Autorité de la concurrence.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Le Gouvernement émet également un avis défavorable.

Si l'objectif des auteurs du présent amendement est de supprimer l'autorisation que sollicite le Gouvernement de légiférer par ordonnance, je précise que celle-ci ne sera effectivement que rédactionnelle et qu'elle aura pour seul objet d'insérer dans le code des transports et le code de la voirie routière les missions confiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par le présent texte.

Par ailleurs, je leur rappelle qu'il appartient aux parlementaires, d'une part, de fixer le cadre de l'habilitation, d'autre part, de voter la loi de ratification.

Par conséquent, si le projet d'habilitation vous paraît trop vague – ce n'est pas mon sentiment –, il ne tient qu'à vous, mesdames, messieurs les sénateurs du groupe CRC, d'en préciser les termes.

Par cet amendement, vous entendez supprimer l'article 1^{er} et donc la création de l'ARAFER. Mais ce n'est pas à une moindre régulation que conduira la création de cette nouvelle instance; au contraire, celle-ci n'en sera que meilleure puisque seront désormais mieux régulés un secteur qui, à ce jour, n'est pas développé, celui des autocars, et un secteur qui est insuffisamment régulé, celui des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

M. le président. La parole est à M. Dominique Watrin, pour explication de vote.

M. Dominique Watrin. Avec cet article 1^{er}, on entre dans cette logique libérale que nous dénonçons. En effet, à travers cet article, il s'agit d'adapter une instance, l'ARAF, au projet de libéralisation des transports en la transformant en ARAFER. L'ajout de ces deux petites lettres va, en fait, profondément modifier notre paysage des transports, et ce dans la mauvaise direction.

Je me permets tout d'abord de refaire un court historique de l'ARAF et de rappeler notre position lorsqu'elle fut créée, en 2009. Nous avons alors dénoncé le fait que ce nouveau gendarme ferroviaire serait en réalité là pour accompagner l'ouverture à la concurrence. Les pouvoirs importants qui lui ont été confiés étaient destinés à garantir l'arrivée des nouveaux entrants dans des conditions favorables.

Nous avons d'emblée fait part de notre inquiétude quant à un dessaisissement de l'État de ses propres responsabilités.

Pour nous, la régulation du système ferroviaire doit être la mission de l'État; elle ne saurait relever d'une structure prétendument indépendante, mais en réalité éloignée de la notion de service public.

Cela étant posé, j'en reviens au contenu de cet article 1^{er}. Celui-ci s'inscrit dans la continuité de la création de l'ARAF en étendant ses missions à deux nouveaux secteurs, celui des transports par autocar et celui des concessions autoroutières, afin, officiellement, de doter l'autorité de régulation d'une vision d'ensemble sur les transports terrestres, qui sont parfois en concurrence.

Pour notre part, nous ne sommes absolument pas convaincus de la réalité d'une régulation où tout se passerait pour le mieux, les uns et les autres jouant leur rôle, si je puis dire, à armes égales. Comment ne pas croire, au contraire, que tout cela va favoriser la compétition concurrentielle frontale entre le rail et la route? Comment nier que seul le critère du prix sera déterminant, au bénéfice de la route puisque le coût des infrastructures n'y sera même pas intégré?

Où sont passés les critères environnementaux? Aux oubliettes! Et cela quelques semaines après le vote d'un texte pourtant emblématique pour le Gouvernement, le projet de loi relatif à la transition énergétique.

Où sont passés les critères d'égalité du territoire? Aux oubliettes, eux aussi!

On voit très bien que ce rôle de régulation sera biaisé puisqu'il sera fonction de la grille de lecture qu'on aura bien voulu donner à l'ARAFER. À partir de là, celle-ci considérera très probablement que la création d'une nouvelle liaison par autocar ne représente pas une menace, d'un point de vue économique, pour le secteur ferroviaire.

Quant au seuil des deux cents kilomètres, il ne suffit pas, selon nous, à protéger les lignes ferroviaires concernées.

En résumé, nous considérons que cet article, s'il était adopté, participerait au démantèlement du système ferroviaire et au désengagement de l'État au profit du secteur privé. Cette remise en cause est, selon nous, grave et dangereuse.

C'est pour toutes ces raisons que le groupe CRC votera contre cet article 1^{er}, contre l'extension des missions jusqu'ici confiées à l'ARAF, qui n'est que l'arsenal administratif de la libéralisation des transports.

Le groupe CRC défend au contraire la nécessité d'une politique d'investissements massifs en faveur du secteur ferroviaire.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Je soutiendrai cet amendement du groupe CRC.

Avec cet article 1^{er}, le ferroviaire est une fois de plus menacé. Monsieur le ministre, dans l'intitulé de votre projet de loi, il est question d'« égalité des chances économiques ». En juillet 2014, le Sénat examinait la loi portant réforme ferroviaire. Personnellement, je me suis abstenu lors du vote sur l'ensemble du texte.

On le voit tous les jours, le ferroviaire est abandonné, cassé. On nous explique sans cesse que l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, désormais gérée par SNCF Réseau, coûte cher. Régulièrement, lors des séances des questions orales sans débat, des collègues interrogent le secrétaire d'État chargé des transports sur l'état des voies ferrées.

Le groupe CRC, en défendant cet amendement de suppression de l'article 1^{er}, a le mérite de soulever un problème.

Pourquoi privilégier constamment la route? Combien de voies ferrées sont fermées, combien de TER sont remplacés par des bus avant que, sous prétexte d'une moindre fréquentation des lignes, celles-ci ne soient définitivement supprimées?

Oui, on casse l'outil ferroviaire! Et le mal est profond, il faut en avoir conscience.

Certes, le système des TER est fondé sur une organisation régionalisée, mais, quand une ligne ferroviaire nécessite 30 millions d'euros d'investissements, on la ferme! En revanche, on n'a jamais fermé une seule route!

M. François Patriat. Sur la route, il y a des usagers, alors que beaucoup de trains sont au moins à moitié vides!

M. Marc Laménie. À un moment, il faut être cohérent et clair !

Je le répète, je voterai cet amendement du groupe CRC, ainsi que d'autres qu'il a déposés et qui visent également à défendre le ferroviaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 1000, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Mes chers collègues, certains d'entre vous peuvent se demander pourquoi notre groupe a déposé cet amendement de suppression du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, qui prévoit l'extension des compétences de l'ARAF aux questions de transport routier.

La compétence des membres de cette autorité indépendante et de ses services – moins de quarante personnes, à l'heure actuelle, rappelons-le – n'est nullement en cause. Ce qui fonde notre amendement, c'est d'abord notre opposition de principe au développement des compétences d'autorités indépendantes, dont la vocation est de réduire toujours plus la raison d'être et le pouvoir de la représentation nationale démocratiquement élue au profit d'experts supposés indépendants.

Il n'existe pas d'hommes parfaits, et sans doute pas de femmes parfaites non plus,...

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Quoique... (*Sourires.*)

M. Michel Le Scouarnec. ... sans contradictions ni faiblesses ! Néanmoins, ce qu'on peut attendre de chacun, c'est qu'il fasse preuve de tolérance. Or, hier soir, j'ai eu le sentiment que certains ici en manquaient ; j'espère que ce ne sera plus le cas dans les jours qui viennent.

Au fond, il ne saurait y avoir d'erreur acceptable que si elle vient du peuple. Celui-ci peut se tromper, certes, et élire de temps en temps des représentants pour mener telle politique sans que celle-ci soit finalement menée... Car tous les engagements sont loin d'être tenus ! En vérité, le fossé ne cesse de s'approfondir et de s'élargir ; les derniers scrutins l'ont montré.

Prenons garde, améliorons l'écoute, soyons plus tolérants, plus respectueux de la démocratie.

La compétence de l'ARAF n'est pas en question, mais constatons tout de même que rien n'a véritablement avancé depuis quinze ans sur la question de l'endettement du secteur ferroviaire.

En 1997, nous avons annoncé qu'il en serait ainsi, que le service public du transport ferroviaire continuerait d'être marqué par la réduction des liaisons et des services, que le fret ferroviaire continuerait de subir un déclin, un déclin au demeurant organisé, faute de la volonté politique de l'enrayer et, au contraire, d'encourager un nouveau développement du transport de marchandises par rail.

Certes, si l'ARAF s'occupe de transport routier, l'approche systémique du transport pourra s'en trouver renforcée, de même que la cohérence conduisant à l'intermodalité. Mais le problème est qu'il va devenir extrêmement facile d'ouvrir une ligne d'autocars sur longue distance, puisque cela sera possible par une simple procédure déclarative allégée, qui n'a strictement rien à voir avec la procédure d'enquête publique – du reste légitime – applicable à la moindre liaison ferroviaire, le « barreau de Gonesse » ou la liaison Charles-de-Gaulle Express, pour ne prendre que ces deux exemples franciliens.

En lieu et place d'une approche réfléchie du devenir du transport, qui s'appuierait, par exemple, sur un schéma national des infrastructures de transport quelque peu revisité, nous allons assister au développement d'une forme de rescrit administratif, l'autorité de régulation se retrouvant dans l'incapacité matérielle de répondre à toutes les sollicitations.

Pendant ce temps-là, on pourra poursuivre le processus de tassement des effectifs du ministère des transports et l'on renverra à la publication de rapports particuliers ou de rapports sans suite l'évaluation sociale, géographique, environnementale et économique de ce développement libéralisé du transport de voyageurs.

Pour tous ces motifs, nous ne pouvons que préconiser la suppression de cet alinéa tendant à l'extension des compétences de l'autorité de régulation.

M. le président. L'amendement n° 528 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1001, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino.

M. Jean-Pierre Bosino. C'est autant le fond que la forme de l'alinéa 3 qui nous conduit à en proposer la suppression.

Nous l'avons dit et nous le dirons encore, nous sommes opposés à la pratique des ordonnances. En effet, l'article 38 de la Constitution crée un moyen, pour le Gouvernement, de contourner les règles usuelles de la démocratie, notamment celles qui concernent l'élaboration et l'adoption de la loi par le Parlement. Si les ordonnances doivent, *in fine*, faire l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement, elles n'en constituent pas moins un empiètement du pouvoir exécutif sur le pouvoir législatif et donc une atteinte au principe de séparation des pouvoirs, fondement de l'état de droit.

Le Gouvernement peut donc passer outre le rôle du Parlement, sans que l'article 38 de la Constitution limite son domaine d'intervention puisqu'il est simplement question de « l'exécution de son programme », ce qui n'exclut *a priori* aucun secteur. De plus, si le Conseil constitutionnel effectue un contrôle *a posteriori*, ce dernier n'est pas suffisant.

Constituant une procédure dérogatoire à l'élaboration de la loi qui permet de contourner l'examen par les deux chambres du Parlement, les ordonnances privent les élus de la République que nous sommes de leur droit à modifier par amendement les textes proposés par le Gouvernement. Pour constitutionnelle qu'elle soit, cette pratique n'est, à notre sens, ni légitime ni souhaitable dans un État de droit.

Nous mettons d'autant plus en garde contre la banalisation du recours aux ordonnances que celui-ci concerne des domaines de plus en plus larges et tend à devenir systématique. On pourrait éventuellement concevoir cette procédure dans une situation d'urgence, mais nullement de manière régulière, comme nous le constatons avec le gouvernement actuel et ainsi que l'illustre parfaitement ce projet de loi : le recours aux ordonnances y est omniprésent, au point qu'un article sur sept y fait référence.

M. le président. L'amendement n° 1002, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 4 à 42

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Annie David.

Mme Annie David. Comme nous l'avons déjà indiqué, nous ne souhaitons pas que soient confiées à une autorité indépendante des missions aussi importantes que la cohérence des politiques de transport dans notre pays ou la réalisation d'infrastructures dédiées, *a fortiori* si aucun garde-fou n'a été réellement mis en place pour éviter les éventuels conflits d'intérêts.

À cet égard, de nombreux parlementaires ont souligné le manque de moyens de cette autorité et le risque de capture par des opérateurs autrement puissants.

Malgré cela, monsieur le ministre, le Gouvernement veut revenir par voie d'amendement sur une disposition qui prévoit de nouveaux financements pour l'ARAF. Vous comprendrez que cela nous conforte dans l'idée que cette extension de compétences n'est qu'une mesure d'affichage permettant au Gouvernement de se soustraire à ses responsabilités. Je pense ici, notamment, au fiasco qu'a entraîné la vente des participations de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes et au manque de contrôle réel sur la tarification des péages.

Vous dites partager l'idée selon laquelle le secteur des autocars et celui des autoroutes doivent contribuer au financement de leur régulation. Pourquoi, dès lors, renvoyer cette question à une loi ultérieure alors même que les nouvelles compétences de l'ARAFER entreront en vigueur dans un délai de six mois ?

Vous nous parlez de latitude pour mener ces discussions budgétaires, mais la logique voudrait que, en même temps que les compétences, vous donniez à cette autorité les moyens financiers de les mettre en œuvre. N'avez-vous pas entendu les réserves du président de l'ARAF quant à la capacité de cette autorité à mener à bien ces nouvelles missions ?

L'ARAF fonctionnant actuellement grâce à un pourcentage prélevé sur les péages ferroviaires, la logique voudrait que de nouvelles ressources soient prélevées sur le secteur des autocars et des autoroutes. Évidemment, cette perspective ne plaît pas à l'Association des sociétés françaises d'auto-route !

Mes chers collègues, face à ce flou sur les moyens de cette autorité et à l'impossibilité pour elle de mener à bien ces nouvelles missions, nous vous proposons de voter notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 1366, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après les mots :

des autoroutes

insérer une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Puisque le Sénat n'a pas voulu voter notre amendement de suppression de l'article 1^{er}, il convient au moins de chercher à renforcer l'indépendance de l'ARAFER.

L'article 1^{er} du projet de loi étend à la nouvelle ARAFER les règles d'incompatibilité afin de tenir compte de l'élargissement de ses missions et des nouveaux secteurs d'activité concernés.

L'article L. 2132-8 du code des transports rend incompatibles les fonctions de membre du collège avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Par notre amendement, nous proposons que ces interdictions s'appliquent pour une durée de trois ans à compter de la cessation des fonctions justifiant l'interdiction.

Notons que l'article L. 2132-8 du code précité prévoit une disposition similaire qui encadre les incompatibilités au stade de la délibération : « Sans préjudice de la possibilité, pour tout membre du collège, de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette interdiction s'applique également lorsque, au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire[...] »

Nous souhaitons donc renforcer les garanties d'indépendance du collège, afin d'éviter les possibilités de conflits d'intérêts, en prévoyant que l'interdiction d'être membre de l'autorité de régulation vaut pendant trois après la cessation des fonctions considérées comme incompatibles.

Cet amendement tend à compléter l'article L. 2132-8 du code des transports en garantissant l'application de règles de déontologie plus strictes sur la composition même du collège, indépendamment de la nature des affaires qui lui sont soumises.

Cette question de l'indépendance des membres de l'ARAFER est essentielle au regard de la mission de contrôle que, si j'ai bien compris, nous appelons tous de nos vœux.

M. le président. L'amendement n° 1678, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Remplacer les mots :

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

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Il s'agit d'un amendement de nature purement rédactionnelle.

M. le président. L'amendement n° 1528, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 14 à 17

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. le ministre.

M. Emmanuel Macron, ministre. Cet amendement tend à supprimer les dispositions relatives au financement de l'ARAFER.

Il n'y a, en vérité, entre la commission spéciale et le Gouvernement, aucun désaccord de fond au sujet des nouvelles compétences de l'ARAF, appelée de ce fait à devenir ARAFER. Du reste, si nous étions hostiles à l'exercice de ces compétences, nous ne les aurions pas nous-mêmes inscrites dans le texte et nous aurions maintenu le *statu quo ante*. Il ne faut donc voir aucune malice dans les modifications que propose le Gouvernement : elles témoignent seulement de notre volonté de changement par rapport à la situation actuelle.

Simplement, comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises, le Gouvernement entend renvoyer à la loi de finances la détermination des modalités du financement de l'ARAFER, dont les nouvelles compétences entreront en vigueur dans un délai de six mois, soit au plus tard au 1^{er} janvier 2016.

C'est pourquoi le Gouvernement émettra un avis défavorable sur les amendements précédemment présentés.

M. le président. L'amendement n° 525 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les autres amendements ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission est défavorable à l'amendement n° 1000, par cohérence avec notre position sur l'article 1^{er}. Il en est de même pour les amendements n° 1001 et 1002.

Pour ce qui est de l'amendement n° 1366, il est satisfait en partie par le dernier alinéa de l'article L. 2132-8 du code des transports, qui dispose : « Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle ni exercer aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. »

S'agissant de l'interdiction de tout mandat électif pour une durée de trois ans avant de pouvoir être membre de l'ARAFER, elle ne me semble pas justifiée.

Par conséquent, la commission émet également un avis défavorable sur cet amendement.

Pour ce qui est de l'amendement n° 1528, monsieur le ministre, je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement veut absolument reporter le débat sur les ressources de

l'ARAFER. Il me semble au contraire plus logique qu'une discussion ait lieu au moment où les missions de celle-ci sont définies, même si l'on peut considérer aujourd'hui que la réflexion devra encore se poursuivre en vue d'apporter certaines précisions lorsque nous disposerons d'éléments supplémentaires.

En commission spéciale, nous avons donc préféré créer d'ores et déjà un droit fixe dû par les entreprises de transport public routier de personnes et une contribution pour frais de contrôle applicable aux concessions d'autoroutes. Dans la mesure où nous avons fixé une fourchette, le Gouvernement pourra, à l'intérieur de celle-ci, déterminer le montant précis de chacune des recettes prévues lorsqu'il disposera d'une visibilité suffisante sur les besoins exacts de l'ARAFER.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Très bien !

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Notez-le, mesdames, messieurs les sénateurs, même si ce débat devait être renvoyé à plus tard, c'est bien la commission spéciale qui a décidé de mettre en place un nouvel impôt, à l'inverse du souhait immédiat du Gouvernement. Mais, ne voulant pas me montrer trop taquin, je n'insisterai pas sur ce point...

Sur le fond, nous partageons la volonté de doter l'ARAFER des moyens d'exercer ses nouvelles compétences. En revanche, il nous a semblé, comme je viens de l'exposer, que cette question du financement relevait davantage d'une loi de finances ; ce n'est jamais qu'une affaire de cohérence par rapport au calendrier. Néanmoins, je prends note du souhait de la commission spéciale.

Le Gouvernement a émis un avis défavorable sur les amendements n° 1000, 1001 et 1002.

Quant à l'amendement n° 1366, qui instaure le délai de viduité de trois années, il est satisfait par le droit positif puisque, comme l'a rappelé Mme la corapporteur, le dernier alinéa de l'article L. 2132-8 du code des transports dispose : « Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle ni exercer aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. » C'est pourquoi, madame Didier, je vous invite à retirer votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Christian Favier, pour explication de vote sur l'amendement n° 1000.

M. Christian Favier. Monsieur le ministre, vous le savez, la pédagogie est l'art de la répétition. (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean-Claude Lenoir. Vous êtes orfèvre ! (*Sourires.*)

M. Christian Favier. Or notre amendement n° 1000 tend à souligner les conséquences de la transformation de l'ARAF en ARAFER. Derrière le changement d'acronyme, se cache en réalité le démantèlement des services de l'État, votre projet consistant, monsieur le ministre, à retirer du ministère des transports les actuelles directions régionales de l'équipement et directions interdépartementales des routes.

En écartant du giron de l'État ces services déconcentrés ou à compétence territoriale, vous transférez à une autorité administrative prétendument indépendante l'intégralité des

personnels des services des routes, avec toutes les conséquences que cela emporte pour ces agents comme pour les territoires.

Nos territoires sont déjà en souffrance, du fait, on le sait, d'un retrait massif des services de l'État au cours des dernières années. Toutefois, c'est sur d'autres aspects du problème, trop rarement soulignés, que je souhaite insister.

En effet, les personnels concernés sont exposés à des conséquences extrêmement dangereuses. Nous ne pouvons que relayer leurs craintes quant au maintien du statut des agents, à la conservation des effectifs et à la préservation des rémunérations.

La réorganisation des services des directions régionales de l'équipement, les DRE, et des directions interdépartementales des routes, les DIR, s'est déjà révélée une source de tensions et de stress pour leurs agents, et la refonte administrative qui s'annonce, avec la fusion du ferroviaire et du routier, posent de sérieuses questions en termes de risques psychosociaux.

Nous refusons que les agents soient, une nouvelle fois, les victimes des réorganisations technocratiques successives des services de l'État. De même, nous refusons de laisser se poursuivre le démantèlement des transports publics.

En passant de services déconcentrés à une autorité administrative dite « indépendante », le Gouvernement fait le calcul d'une réduction des coûts et avance, comme argument, une meilleure maîtrise des transports.

Mes chers collègues, à cet égard, permettez-moi de vous rappeler les conclusions d'un rapport d'information que la commission des lois du Sénat a consacré au bilan des autorités administratives indépendantes pour la période courant de 2006 à 2014.

Les auteurs de ce rapport préconisent de rationaliser le régime juridique de ces instances et leur structure, en fixant, dans une loi organique, les règles encadrant la création et l'organisation des autorités administratives et publiques indépendantes. Surtout, ils proposent de faire précéder d'une étude d'impact toute création, extension de compétences ou transformation d'une autorité administrative indépendante.

Or, en l'espèce, force est de le constater, l'étude d'impact ne s'attache absolument pas à mesurer les effets d'une réforme de l'ARAF par l'adjonction de la compétence du transport routier. Ce document se contente de faire référence à « la création d'une autorité multimodale des transports qui contribuerait à l'unification croissante de l'action publique en matière de transports ».

Si tel est réellement le but visé, nous avons, pour notre part, une solution alternative : nationaliser les autoroutes et créer ainsi un grand service public des transports !

Vous le savez, les membres du groupe CRC défendent ce projet de retour à la maîtrise publique et à la gestion des transports par l'État, à l'échelle nationale comme au niveau des territoires.

Aussi notre opposition à la création de l'ARAFER repose-t-elle sur des raisons de fond. Le Gouvernement pense, comme l'Union européenne le lui dicte, que les services sont mieux organisés et mieux rendus lorsqu'ils sont confiés à des autorités administratives dites « indépendantes » de l'État.

A contrario, nous pensons qu'il est tout à fait possible de conserver un contrôle de l'État et de rendre aux usagers un service efficace et de qualité.

Enfin, nous pouvons émettre des doutes quant à la gestion démocratique de ces autorités administratives indépendantes. Comme l'a rappelé le rapport sénatorial que je viens d'évoquer, le respect des règles déontologiques par les membres de ces instances dans le cadre de leur mandat reste, à ce jour, largement insuffisant.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous refusons de remplacer l'ARAF par l'ARAFER.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1000.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1001.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

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° 120 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

La parole est à Mme Annie David, pour explication de vote sur l'amendement n° 1002.

Mme Annie David. Cet article 1^{er} donne de nouvelles missions à l'ARAF, lui confiant un rôle de surveillance et de régulation dans le domaine des transports terrestres.

Nous l'avons vu, ces nouvelles missions sont denses et complexes. L'ARAFER va ainsi devoir rendre des avis sur les contrats passés entre l'État et les concessionnaires d'autoroutes, contrats qui ont, bien entendu, un impact sur l'évolution de tarifs des péages. Il va sans dire que cette question nous intéresse tous !

Ainsi, le présent projet de loi suit les recommandations de l'Autorité de la concurrence – Mme la corapporteur l'a rappelé –, mais sans donner à l'ARAFER les moyens d'exercer pleinement ces nouvelles attributions.

À titre d'exemple, lors de son audition au sein de la commission spéciale du Sénat, M. Henri Sterdyniak, directeur du département « économie de la mondialisation » à l'Observatoire français des conjonctures économiques – OFCE –, s'il a salué l'extension des missions de l'ARAF,

a précisé que « la question [restait] posée des contrats passés avec les sociétés d'autoroutes ». Il a ajouté : « On peut s'interroger sur la capacité de l'État, des collectivités territoriales, des hôpitaux à signer des contrats avec de grandes entreprises dont les compétences juridiques, fiscales et techniques sont bien supérieures aux leurs. J'en veux pour preuve cette clause stupéfiante qui protège les sociétés d'autoroutes des évolutions de la législation fiscale. Comment les services de l'État ont-ils pu signer un tel accord ? »

Voilà, mes chers collègues, ce qu'a déclaré le directeur du département « économie de la mondialisation » de l'OFCE !

Dès lors, comment croire que l'ARAF pourra mieux assumer ses fonctions de contrôle ?

Pour sa part, M. Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, a estimé devant notre commission spéciale, à propos des moyens de l'ARAFER que « l'enjeu [était] minime ». Il a précisé : « Six personnes devraient être affectées à la régulation des autocars, six autres à la régulation des autoroutes. Aucune augmentation d'effectifs n'est prévue, car le plafond d'emploi n'est pas dépassé. »

Ainsi que nous l'avons déjà affirmé lors de l'examen du projet de loi portant réforme ferroviaire, nous nous opposons fermement à de semblables renforcements des compétences des autorités administratives indépendantes. En effet, les administrations devraient être confortées dans leur expertise, pour que l'État reprenne la main sur les grands secteurs d'activité d'intérêt public, au rang desquels figurent les transports.

Notre amendement tend à supprimer cet élargissement des compétences de l'ARAF. Nous l'avons déposé parce que, à nos yeux, ces domaines relèvent de l'État et que ce projet de loi met en péril la qualité des missions en jeu dans la mesure où il ne garantit pas le transfert des moyens correspondants.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1002.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 1366 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Monsieur le ministre, vous m'assurez que cet amendement est satisfait. Toutefois, si je l'ai déposé, c'est pour une raison bien précise !

Le constat dressé par les commissions spéciales de l'Assemblée nationale et du Sénat comme par le groupe de travail réuni par le Premier ministre se fonde sur une réalité qui a frappé tous les esprits : face à des sociétés disposant de moyens considérables, notamment en termes de conseil juridique, l'État n'a pas joué son rôle. *(M. le ministre acquiesce.)*

À ce titre, il faut s'assurer que, dans ce domaine, les membres des autorités régulatrices sont irréprochables.

Mes chers collègues, nous connaissons tous le parcours de celles et ceux qui, après avoir fait Polytechnique ou l'ENA,...

M. Gérard Longuet. Et parfois les deux !

Mme Évelyne Didier. ... passent des cabinets ministériels aux entreprises privées, avant de revenir au sein des ministères.

M. Roger Karoutchi. Des noms ! *(Sourires sur les travées de l'UMP.)*

Mme Évelyne Didier. Ce circuit renforce une « consanguinité » contre laquelle nous devons lutter.

Mme Éliane Assassi. Très bien !

Mme Évelyne Didier. Aussi, monsieur le ministre, par cet amendement, nous cherchons à garantir l'indépendance des membres de cette autorité administrative indépendante. Il faut s'assurer qu'il n'existe pas d'intérêts croisés.

Mme Annie David. Eh oui !

Mme Évelyne Didier. Peut-être proposerez-vous, de votre côté une autre méthode.

Je suis prête à retirer mon amendement, mais j'appelle votre attention sur cette question, à laquelle, j'en suis sûre, l'ensemble de mes collègues sont très sensibles. Dans ce système de concurrence prétendument libre et non faussée, des ententes existent : elles sont connues, notamment dans le secteur des transports. Refuser, de surcroît, d'instaurer une régulation, c'est placer, ni plus ni moins, le renard au milieu d'un poulailler sans clôture ! *(Exclamations amusées sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC – Marques d'approbation sur les travées du groupe CRC.)*

M. David Assouline. S'il n'y a pas de clôture, les poules ont tout de même une chance d'échapper au renard... *(Sourires.)*

Mme Évelyne Didier. Cela étant, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1366 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1678.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Richard, pour explication de vote sur l'amendement n° 1528.

M. Alain Richard. Mes chers collègues, il s'agit là d'une explication de vote au sens propre du terme ; ce n'est pas toujours le cas dans cet hémicycle...

Je souhaite comprendre clairement la différence de raisonnement qui se fait jour entre le Gouvernement et la commission.

Je souscris totalement à l'approche défendue par M. le ministre : attendons de disposer de toutes les données nécessaires pour évaluer les moyens supplémentaires dont l'ARAFER a besoin, au regard de ses effectifs disponibles, et pour fixer le montant des nouvelles recettes qu'il convient de lui attribuer.

Cela étant, sauf erreur de ma part, le Gouvernement ne s'oppose pas à ce que le financement de l'ARAFER soit réparti entre le secteur des transports ferroviaires et celui des transports routiers de voyageurs. Sur ce point, je n'ai pas observé de divergence avec la commission.

Dès lors, ne restent en débat que le montant et la date de déclenchement des prélèvements fixés, une fois que les données relatives au fonctionnement futur de l'ARAFER seront connues.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Nous soutenons cet amendement du Gouvernement, même s'il vise à supprimer des dispositions adoptées en commission spéciale. Il reste que la question des moyens de l'ARAFER doit être posée, car le ferroviaire ne peut pas financer à lui seul cette autorité de régulation, qui sera créée, je le rappelle, en janvier 2016.

Nous allons donc voter cet amendement, mais nous serons très vigilants, lorsque viendra en discussion le projet de loi de finances, quant aux moyens dont disposera l'ARAFER pour lui permettre de remplir effectivement ses missions.

M. le président. La parole est à Mme Annie David, pour explication de vote.

Mme Annie David. Je m'associe aux propos qui viennent d'être tenus. Nous allons également voter cet amendement en nous promettant d'être attentifs lors de l'examen du projet de loi de finances.

Je viens de le dire, selon nous, cette mission revient à l'État, lequel doit donc en assurer le financement. Dès lors, il nous semble préférable que celui-ci soit prévu dans une loi de finances.

M. le président. La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Monsieur le ministre, mon avis sur votre amendement reste défavorable. Je persiste à considérer qu'il est préférable de traiter dès à présent la question des nouvelles ressources financières nécessaires à l'autorité de régulation, qui doivent être partagées entre le fer et la route, y compris l'autoroute. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu un droit fixe et une contribution.

Vous avez dit que nous créons un nouvel impôt. Vous y allez un peu fort, s'agissant d'une contribution pour frais de contrôle dont le taux est compris entre 0,05 ‰ et 0,3 ‰, donc très faible... Cette fourchette vise à offrir au Gouvernement un dispositif suffisamment souple pour lui permettre de trouver ensuite le niveau adéquat.

Si vous estimez qu'il s'agit d'un nouvel impôt, je vous répondrai que vous créez des dépenses que vous ne financez pas! (*Très bien! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1528.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 529 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 330 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1003, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé:

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé:

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Il s'agit, par cet amendement, de supprimer les articles du code des transports par lesquels l'Autorité de régulation des activités ferroviaires se voit confier un rôle à notre sens trop important.

Elle pourra exprimer un avis sur les redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré, ainsi que sur le respect de la trajectoire financière du budget de SNCF Réseau. L'instauration d'une autorité de régulation ne doit pas conduire à dessaisir les administrations publiques compétentes de leurs prérogatives.

Dès lors, nous considérons qu'il ne doit pas appartenir à l'ARAFER d'homologuer les redevances liées à l'utilisation des réseaux ferrés. L'ARAFER est en effet une autorité administra-

tive indépendante, chargée par l'État d'une mission d'intérêt général, en l'occurrence la régulation ferroviaire, mais qui veille tout autant, et de manière contradictoire, au bon fonctionnement du service public et au respect des activités concurrentielles.

Un tel rôle revient à l'État, seul véritable garant de l'intérêt général et non au gendarme du rail, dont la vocation est, en réalité, de faire de la place aux nouveaux entrants.

Exercer un contrôle en amont sur le budget de SNCF Réseau et formuler des recommandations en matière de mesures correctives relève des missions d'un État stratège, et non de celles d'une autorité indépendante.

En outre, l'objectif du seul redressement financier, sans renouvellement des moyens de financement, risque non seulement d'entraver la marche du système ferroviaire, mais aussi de déclencher une pression accrue sur l'emploi et les salaires.

La nécessaire régénération du réseau pourrait ainsi être écartée au nom du redressement financier, au détriment de la qualité du service public ferroviaire et de son développement.

Ce renforcement de la place de l'ARAFER dans un contexte où le Gouvernement a pour objectif principal de maîtriser l'endettement, de rétablir les équilibres financiers et de réduire les dépenses publiques, confirme nos craintes de voir le secteur ferroviaire entièrement libéralisé à moyen terme.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Les missions exercées par l'ARAFER dans le domaine ferroviaire sont absolument indispensables au bon fonctionnement du secteur, compte tenu de l'enjeu que constitue l'accès à l'infrastructure. Il ne me semble pas nécessaire de revenir sur ce point. L'avis de la commission est donc défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Cette discussion permet de clarifier ce que pensent les uns et les autres du rôle des autorités de régulation et des autorités administratives indépendantes. Vous avez raison d'être vigilants sur ce point, faisant ainsi écho à de nombreux rapports.

En l'espèce, cependant, madame la sénatrice, vous proposez de supprimer une compétence existante de l'ARAFER sur le domaine ferroviaire: la tutelle financière qu'elle exerce sur les infrastructures. Or cela fait partie intégrante des compétences d'une autorité de régulation. Il est normal que l'ARAFER donne, comme elle le fait d'ores et déjà aujourd'hui, un avis sur les péages de la SNCF et sur sa trajectoire financière. Il ne s'agit pas de décisions politiques, mais de décisions de gestion, que le régulateur doit porter.

En revanche, vous avez raison de dire qu'un régulateur indépendant doit être placé sous un contrôle démocratique; c'est ce qui est prévu dans ce texte en ce qui concerne l'ARAFER. C'est pourquoi, et je reviens là à un amendement précédent, je ressens un certain inconfort à déterminer aujourd'hui les moyens financiers dont nous comptons doter l'ARAFER.

C'est vrai, madame la corapporteur, nous créons de nouvelles dépenses. Mais qui a pu juger du calibrage de la taxe que vous entendez instituer, sinon l'ARAFER elle-même, à travers les échanges que vous avez eus avec elle? Or il ne revient pas à une autorité administrative indépen-

dante de définir elle-même son propre budget. C'est le rôle du Gouvernement, avec la représentation nationale, en interaction avec elle. C'est pourquoi je préférerais renvoyer cette question à la loi de finances.

Les autorités administratives indépendantes ont certes une place importante, mais celle-ci doit être encadrée. Notre rôle collectif est de contrôler ces instances sur les plans démocratique et financier, tout en nous gardant de diminuer leur pouvoir de régulation, ce à quoi tend le présent amendement, sur lequel j'é mets donc un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1003.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1004, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

- les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court et moyen terme ;

- les bénéfices éventuels à court et moyen terme ;

- l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public ;

prend en compte les éléments suivants :

- l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons ;

- la cohérence de la liaison projetée par les politiques locales d'aménagement du territoire.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Actuellement, les réglementations européenne et nationale qui encadrent l'ouverture du marché international de voyageurs avec cabotage, c'est-à-dire les dessertes intérieures dans le cadre d'un trajet international, conditionnent à la réussite de deux tests par les entreprises candidates : le premier consiste à vérifier que le marché a pour objectif de réaliser une desserte internationale dont le trajet sur le territoire national doit rester accessoire ; le second, facultatif, est censé vérifier que l'autorisation de cabotage ne remet pas en cause l'équilibre économique des contrats de service public potentiellement concernés.

Or, le 30 janvier 2015, le Conseil d'État a rejeté le recours de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur contre l'autorisation accordée à la société Thello d'exploiter une liaison internationale comportant la desserte intérieure des gares situées entre Marseille et Menton. Le Conseil d'État a considéré que « compte tenu des tarifs proposés par l'entreprise Thello, significativement plus élevés que le plein tarif des offres de la SNCF, l'ARAF a pu à bon droit estimer que ceux-ci n'inciteront pas les voyageurs à se reporter sur le nouveau service ».

À notre sens, le tarif ne peut constituer un motif suffisant pour juger de l'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. C'est pourquoi il nous semble impératif d'encadrer davantage le test d'équilibre effectué par l'ARAF.

Le cas de l'entreprise ferroviaire Thello est, de fait, l'illustration d'une attaque supplémentaire contre le service public ferroviaire. Il est donc important de poser dès à présent des garde-fous contre la libéralisation rampante de toutes les lignes des TER situées sur les axes de transport internationaux.

La décision d'autoriser la société italienne Thello à exploiter cette ligne est d'autant plus inquiétante que son actuel directeur général vient d'être élu président de l'Association française du rail, *lobby* très actif contre le monopole de la SNCF. Son objectif est d'obtenir la libéralisation du transport de passagers sur les lignes régionales, quitte à recourir au *dumping* social.

En conséquence, nous entendons, *a minima*, garantir les contrats de service public des régions et la qualité des transports, notamment par des exigences sociales et environnementales. C'est pourquoi nous proposons, par cet amendement, de renforcer le test d'équilibre en prenant en considération l'impact environnemental de ces nouvelles liaisons et la cohérence de la liaison projetée avec les politiques locales d'aménagement du territoire.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Mon cher collègue, cet amendement n'est pas conforme au droit européen. La directive 2012/34/UE, qui établit un espace ferroviaire unique européen, autorise l'interdiction d'un service de cabotage dans le seul cas où celui-ci risquerait de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public existant. Elle n'autorise pas à prendre en compte l'impact de ce service sur l'environnement ou sur les politiques locales d'aménagement du territoire, ainsi que vous le proposez par cet amendement.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1004.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

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° 121 :

Nombre de votants	339
Nombre de suffrages exprimés	230
Pour l'adoption	210
Contre	20

Le Sénat a adopté.

Article 1^{er} bis
(*Non modifié*)

① La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 224-6 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 224-6.* – Les services réguliers de transport public routier de personnes librement organisés, au sens de l'article L. 3111-17 du code des transports, sont exécutés avec des véhicules répondant à des normes d'émission de polluants atmosphériques définies par arrêté des ministres chargés de l'économie et des transports. »

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, sur l'article.

M. Jean-Pierre Bosino. La grande absente du chapitre consacré à la mobilité, qui introduit la libéralisation des transports en autocar, à laquelle nous sommes fermement opposés, concerne la question environnementale.

On a avancé des arguments économiques, au demeurant contestables, concernant l'impact de cette mesure sur les particuliers et sur les entreprises, mais ses conséquences écologiques ont, en revanche, été complètement oubliées, voire soigneusement occultées.

Alors que la pollution atmosphérique atteint des niveaux records, l'alerte rouge ayant été récemment lancée à Paris, ce qui a poussé la ville à mettre en place la circulation alternée en vue de réduire le taux de particules fines, le Gouvernement entend développer les transports routiers, sans même en avoir évalué les conséquences sur l'environnement et en termes de santé publique. Nous déplorons que les incidences écologiques du développement du transport par autocar n'aient à aucun moment été envisagées dans l'étude d'impact et qu'aucune mission d'évaluation n'ait été confiée à l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Pourtant, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie affirme qu'en 2012 les transports routiers ont été responsables de 55 % des émissions d'oxyde d'azote, le polluant le plus nocif pour la santé humaine, et de 14 % à 17 % des émissions de particules en France métropolitaine. Il conviendrait donc d'examiner cette question consciencieusement.

Celle lacune est d'autant plus regrettable que le Gouvernement ne cesse d'affirmer sa volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de limiter le dérèglement climatique, multipliant les annonces et les initiatives internationales, notamment dans la perspective de l'organisation de la Conférence Paris Climat 2015, la 21^e conférence sur le climat placée sous les auspices des Nations unies.

Avec l'article 1^{er} bis, introduit par voie d'amendement, on prend en compte cette préoccupation en ajoutant un nouvel article dans le code de l'environnement. Ainsi, les services réguliers de transport public routier de personnes librement organisés devront être exécutés avec des véhicules respectant certaines normes d'émissions de polluants atmosphériques.

La question soulevée ici est donc extrêmement pertinente et vise, *a minima* et en l'absence d'étude, à limiter l'impact environnemental en prévoyant le respect de normes environnementales pour les véhicules de transport collectif.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé un amendement visant à réécrire cet article.

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

L'amendement n° 1006, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

La parole est à Mme Annie David.

Mme Annie David. Cet amendement s'inscrit dans la démarche suivie par le Gouvernement, à savoir développer et généraliser les véhicules respectant les normes en matière d'émission de polluants atmosphériques.

Dans un souci de lisibilité et afin d'éviter que nous ayons à voter dans quelques mois une loi de simplification, nous proposons non pas de créer un article nouveau, mais de compléter l'article L. 318-3 du code de la route de telle sorte que les entreprises nationales, pour leurs activités ne ressortissant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales, utilisant des véhicules fonctionnant à l'aide de carburants respectant les normes en matière de pollution atmosphérique.

M. le président. L'amendement n° 1684, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

librement organisés, au sens de

par les mots :

mentionnés à

et après les mots :

code des transports

supprimer le signe :

,

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur, pour présenter l'amendement n° 1684 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 1006.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. L'amendement n° 1684 est un amendement rédactionnel.

L'amendement n° 1006 est beaucoup moins contraignant que l'article 1^{er} bis tel qu'il nous est proposé, aux termes duquel les normes d'émission de polluants atmosphériques spécifiques pourront être plus exigeantes pour les autocars que celles qui sont applicables à l'ensemble des véhicules.

Il s'agit ici de limiter l'impact du développement des transports par autocar sur l'environnement. Le Gouvernement s'est engagé à le faire de façon progressive, pour permettre aux entreprises de transport de s'adapter, et en concertation avec les professionnels du secteur.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 1684.

En revanche, après avoir entendu votre intervention, madame David, je vous invite à retirer votre amendement. Vous simplifiez en effet la rédaction de l'article 1^{er} *bis* en complétant l'article L. 318-3 du code de la route, mais, comme vient de le souligner Mme la corapporteur, cet article ne s'applique que dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants et aux flottes de plus de vingt véhicules. De plus, il vise non pas les véhicules en stock, mais les nouveaux véhicules et n'a trait qu'au taux d'oxygène des carburants. Le fait de renvoyer à cet article est donc plus restrictif que la réglementation actuellement en vigueur.

Les autocars de norme Euro 6 sont deux fois moins polluants en termes d'émission de CO₂ que les autocars mis en circulation en 2013 et treize fois moins polluants que ceux qui ont été mis en circulation voilà seulement six ans. Un progrès technologique est donc en cours, dont l'évolution des normes européennes tient compte.

Lorsque l'on considère le facteur polluant des différents modes de transport, il faut, comme je l'ai indiqué hier, comparer ce qui est comparable. Un autocar de norme Euro 6 est moins polluant qu'un train qui n'est pas rempli et il est, qu'on le veuille ou non, indiscutablement moins polluant que le covoiturage, un mode de transport qui se développe et qui constitue en fait aujourd'hui la vraie concurrence. Selon moi, le développement du transport par autocar se substituera plus au covoiturage qu'au déplacement en train, qu'il s'agisse du TER ou du TGV.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, madame la sénatrice, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

M. le président. Madame David, l'amendement n° 1006 est-il maintenu ?

Mme Annie David. En complétant l'article L. 318-3 du code de la route, nous pensions parvenir au même résultat : être le moins polluant possible. Si notre proposition est moins contraignante que la disposition actuellement en vigueur, nous retirons notre amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1006 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1684.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er} *bis*, modifié.

(L'article 1^{er} bis est adopté.)

Article additionnel après l'article 1^{er} *bis*

M. le président. L'amendement n° 1005, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Christian Favier.

M. Christian Favier. Une bonne partie des arguments plaidant en faveur du transport par autocar s'appuie sur le prix des différents modes de transport.

Les compagnies de transport de voyageurs, les régies locales de transport urbain, la SNCF ou la RATP, au seul motif d'avoir une comptabilité commerciale, se transforment, pour le compte de l'État, on le sait, en collecteurs d'impôts. Qu'il s'agisse en effet de la taxation des carburants ou de la TVA, le service rendu à l'usager pour le transport est encore assez largement impacté par la fiscalité sous toutes ses formes.

L'usage des transports urbains de voyageurs doit être puissamment encouragé. Or le taux de TVA appliqué aux titres de transport s'avère supérieur à celui qui est, de manière générale, en vigueur en Europe.

Dans le cas qui nous occupe, le 5 de l'annexe III de la directive TVA consolidée indique que, parmi les prestations de services susceptibles d'être éligibles au taux réduit de la taxe, figure précisément le « transport des personnes et des bagages qui les accompagnent ». Cela signifie que nous pourrions fort bien décider d'appliquer aux prestations de transport public urbain un taux de TVA inférieur à celui qui est actuellement appliqué.

L'article 279 du code général des impôts dispose que les transports publics urbains sont taxés à hauteur de 10 % de leur prix hors taxe. Mes chers collègues, je ne vous demanderai pas le prix du ticket de métro parisien, mais sachez que, à l'unité, chaque usager s'acquitte, au titre de la TVA, de 15 centimes d'euros. Si l'on optait pour un taux de TVA réduit à 5,5 %, chaque usager réaliserait une économie comprise entre 3 et 7 euros pour un abonnement mensuel aux transports publics parisiens.

L'augmentation du pouvoir d'achat des ménages modestes passe aussi par la réduction du budget consacré au transport. J'ai cru comprendre que le Gouvernement entendait développer l'activité économique tout en défendant le pouvoir d'achat des ménages, singulièrement des plus modestes. Aussi, je ne puis que vous inviter, mes chers collègues, à adopter cet amendement parfaitement eurocompatible.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission n'est pas favorable à des mesures ponctuelles sur la TVA.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Dommage !

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Si l'on commence à instaurer des taux réduits, on ouvre la boîte de Pandore.

M. Alain Richard. Vous en savez quelque chose ! Le taux de TVA réduit appliqué au secteur de la restauration est resté dans les mémoires !

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Même avis.

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

M. Roger Karoutchi. Une fois n'est pas coutume, je voterai l'amendement du groupe CRC.

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

M. Roger Karoutchi. Lors des débats budgétaires, nous avons déjà proposé à la commission des finances et en séance publique que les transports publics, notamment en Île-de-France, soient soumis au taux réduit de la TVA, à savoir 5,5 %.

On ne peut pas faire des transports publics l'alpha et l'oméga de la politique d'aménagement du territoire et augmenter, dans le même temps, le prix du billet !

En Île-de-France, 5 millions de personnes n'ont pas le choix et sont totalement dépendantes des transports publics. Augmenter systématiquement le tarif est une aberration pour ces personnes en termes de politique d'aménagement du territoire, du logement, de développement économique et de rééquilibrage des territoires.

À mon sens, sur l'ensemble des politiques en question, nous perdons davantage de moyens dans cette région que nous n'en gagnons avec la TVA sur les transports publics. Nous sommes donc confrontés à un problème d'équilibre.

Je voterai en faveur de cet amendement, qui fixe le taux de TVA sur les transports publics à 5,5%, d'autant que j'avais défendu il y a quelques mois un amendement allant dans le même sens. J'ai d'ailleurs souvenir qu'à gauche comme à droite beaucoup étaient d'accord pour qu'on applique le taux réduit de TVA aux transports publics.

M. le président. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Je souhaite revenir sur un amendement qui me semble très important : l'amendement n° 330, que, à trente secondes près, je n'ai pas pu défendre.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. C'est trop tard !

M. Bruno Sido. Lors de la discussion récente de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, un nouvel article du code des transports a été adopté par voie d'amendement. Or cette disposition est contraire aux principes fondamentaux des services d'exploitation radioélectrique, tels qu'ils sont édictés dans le règlement international des télécommunications.

Ce règlement dispose en effet que, dès lors qu'il a connaissance des systèmes qui l'entourent, un opérateur doit prendre les dispositions garantissant le bon fonctionnement de son système en évitant de perturber ses voisins. En l'état, au moment où les élus locaux ne cessent de demander une optimisation de la couverture des zones les plus rurales, cette disposition est particulièrement contre-productive en termes de déploiement des réseaux mobiles le long des voies ferrées.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Cet amendement n'a pas été soutenu ! Pourquoi y revenir ?

M. Bruno Sido. Parce qu'il est important, ma chère collègue !

C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 330 visait à supprimer cet article du code des transports. Je suis d'ailleurs étonné qu'il n'ait pas été repris par la commission.

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

Mme Nicole Bricq. Je suis très étonnée de l'argumentation développée par notre collègue Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Vous avez tort !

Mme Nicole Bricq. Ou alors, au cours de la campagne des élections régionales qui s'annonce, il faudra que Mme Péresse, qui est votre candidate, monsieur Karoutchi, abandonne sa critique des mesures prises par la région concernant le Pass Navigo.

M. Jean Desessard. Eh oui !

Mme Nicole Bricq. En effet, Mme Péresse ne cesse de répéter qu'une telle mesure coûtera très cher ; elle a même cité un chiffre qui, au reste, n'est pas juste, affirmant que 400 millions d'euros ne seraient pas financés. Il faut savoir ce que vous voulez !

Vous préférez grever de nouveau les finances publiques. (*Protestations sur les travées de l'UMP.*) Dont acte ! Dans le même temps, vous réclamez 120 à 150 milliards d'euros d'économies supplémentaires dans le budget de la nation... Votre discours est plein de contradictions !

M. Roger Karoutchi. Cela n'a rien à voir ! Vous n'êtes pas au niveau !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je soutiendrai pour ma part cette initiative et voterai en faveur de l'amendement présenté par nos collègues du groupe CRC.

Dans cette assemblée, nous avons maintes fois exprimé, au cours des débats budgétaires, le souhait d'instaurer une TVA à taux réduit dans les transports publics. Bon nombre de nos collègues élus des collectivités locales – en particulier ceux, de toutes tendances politiques, qui défendent les transports publics – ont réclamé cette mesure. On nous dit que la dérégulation et la concurrence présentent comme première vertu de faire baisser le coût des transports. En réalité, la meilleure façon d'atteindre cet objectif, c'est de diminuer la TVA dans les transports publics !

Pour ma part, je suis convaincue depuis longtemps qu'une telle mesure aurait un effet sur la croissance, en augmentant le pouvoir d'achat des personnes qui utilisent les transports en commun, car les coûts en la matière pèsent lourdement sur leur budget, notamment quand elles habitent loin des centres-villes.

Enfin, cette mesure se justifie aussi pour des raisons écologiques. Pour ma part, je plaide pour l'écosocialisme : il faut promouvoir des transports en commun dont le coût soit abordable, grâce à une fiscalité favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Mme Lienemann a très bien exposé ce que je souhaitais dire. Certes, nous pourrions discuter de ce qu'est exactement l'écosocialisme... (*Sourires.*) Toutefois, pour le reste, son argumentaire était excellent.

Les sénateurs du groupe écologiste voteront également en faveur de l'amendement n° 1005.

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

M. Christian Favier. Mme Bricq a indiqué qu'une telle baisse de la TVA poserait une difficulté pour le financement des transports publics en Île-de-France. Or c'est faux : cela n'a rien à voir, bien au contraire !

Cette mesure aboutirait à une baisse de recettes pour le budget de l'État. Toutefois, pour le syndicat des transports d'Île-de-France, qui a la responsabilité effective de la mise en place du Pass Navigo, le passage de 7 % à 10 % du taux de TVA a coûté plus d'un million d'euros. Cela lui a d'ailleurs posé problème pour ne pas augmenter les tarifs des transports pour la région Île-de-France, tant son budget était pénalisé par cette hausse. Par conséquent, pour toutes les raisons qui ont été évoquées, j'estime qu'il est important de ramener la TVA à un taux réduit de 5,5 %.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Je souhaite simplement restituer une part des débats qui ont eu lieu en commission spéciale, afin de rappeler, tout d'abord, que nous sommes face à un texte très long, qui comporte beaucoup d'articles et un très grand nombre de dispositions.

La commission spéciale a tenté de s'imposer un certain nombre de règles, même s'il est parfois difficile de les respecter. Je n'en rappellerai qu'une – vous jugerez, mes chers collègues, si notre démarche a été bonne –, celle qui consiste à ne pas introduire dans ce texte de mesure à caractère fiscal trop importante ou trop contraignante,...

M. Roger Karoutchi. Il y en a, pourtant !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. ... comme on peut toujours en avoir la tentation, notamment pour relancer l'économie. Nous avons essayé d'éviter ce piège, en laissant de côté des mesures dont nous nous sommes dit qu'elles pourraient figurer dans un projet de loi de finances rectificative ou dans le projet de loi de finances. Ainsi, je me souviens que M. Roger Karoutchi avait déjà défendu la même mesure dans le cadre du projet de loi de finances et du projet de loi de finances rectificative.

Nous avons considéré que ce projet de loi n'était pas un texte financier ; je me permets de souligner ce point d'analyse, qui a guidé les travaux de la commission. Mes chers collègues, à vous de juger si nous avons eu raison !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1005.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er} ter (supprimé)

M. le président. L'amendement n° 420, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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

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

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à rétablir l'article 1^{er} ter du projet de loi, qui avait été inséré à la suite de l'adoption d'un amendement de nos collègues écologistes à l'Assemblée nationale.

Selon le dernier bilan de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, la mortalité sur les routes est répartie à la hausse pendant l'année 2014. Quelque 3 388 personnes y ont perdu la vie en 2014, soit une augmentation de 3,7 %.

Pour faire diminuer cette mortalité routière, l'équipement des autocars en éthylotests antidémarrage constitue une mesure essentielle en termes de sécurité, puisqu'elle permet de lutter contre l'alcoolémie au volant.

Cet outil s'inscrit dans une politique globale de prévention. Le principe en est simple : au-dessus d'un certain taux d'alcoolémie observé chez le conducteur, le véhicule ne peut pas démarrer. En effet, nous savons que la nature humaine a ses faiblesses et ses fragilités.

Le présent projet de loi propose de développer fortement le transport par autocar empruntant la route, celui-ci étant, il faut le reconnaître, bien moins sûr que le train. Il nous semble donc important de prendre toutes les mesures pour limiter au maximum le nombre d'accidents qui pourraient survenir à cause de l'utilisation de ces nouveaux autocars.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Il s'agit d'une mesure réglementaire et qui, de plus, est déjà satisfaite. En effet l'article 70 bis de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes prévoit déjà une telle mesure, qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2015.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Monsieur Labbé, vous visez au travers de cet amendement à rétablir une disposition qui avait été votée à l'Assemblée nationale, afin d'obliger les autocars à disposer d'éthylotests antidémarrage. Je ne suis pas défavorable à un tel rétablissement. Toutefois, il est nécessaire de prévoir une dérogation pour les véhicules d'intérêt général, qu'il s'agisse des véhicules de police ou encore de pompiers.

Le Gouvernement avait soutenu devant l'Assemblée nationale un tel amendement, dont les dispositions, je le répète, vont dans le bon sens, même si des aménagements réglementaires seront nécessaires.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Nous sommes perplexes ! M. le ministre vient de nous donner un avis de sagesse, et je l'en remercie. Du reste, il avait émis le même avis de sagesse positive devant l'Assemblée nationale. Toutefois, Mme la corapporteur nous explique, elle, que cette disposition entrera en application le 1^{er} septembre 2015.

Si ce dernier point est confirmé, nous sommes prêts à retirer cet amendement, quitte à ce que l'Assemblée nationale y revienne – je suppose en effet que ce projet de loi ne sera pas adopté conforme par le Sénat... (*Sourires.*)

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 420 est retiré.

L'article 1^{er} *ter* demeure donc supprimé.

Article 1^{er} *quater*

- ① Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ② « Chapitre V
- ③ « **L'accès aux données nécessaires à l'information du voyageur**
- ④ « Art. L. 1115-1. – Les principales données des services réguliers de transport public de personnes sont mises à disposition du public par voie électronique, sous un format ouvert et librement réutilisable.
- ⑤ « Ces données incluent les arrêts, les horaires planifiés et constatés, les tarifs, ainsi que les informations sur l'accessibilité aux personnes handicapées.
- ⑥ « Art. L. 1115-2. – Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État, après consultation des organisations représentatives des autorités organisatrices et des opérateurs de transport concernés. »

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, sur l'article.

M. Jean-Pierre Bosino. Cet article aborde la question des usagers des transports publics, que certains – y compris vous-même, monsieur le ministre – appellent maintenant des « clients ». Il s'agit de rendre accessible, *via* les possibilités qu'offrent les évolutions en matière numérique et d'*open data*, des informations comme les horaires, les arrêts, les tarifs ou encore des données sur l'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

En matière de service au public et de service public, la transparence et l'accès à l'information constituent toujours des avancées positives. Toutefois, il me semble qu'il s'agit d'une goutte d'eau dans l'océan des attentes du public en matière de transports collectifs. En effet, la situation se dégrade d'année en année, et ce sont toujours les mêmes, c'est-à-dire les usagers, qui en font les frais.

La question du service public du transport et du droit à la mobilité pour toutes et tous n'est pas, pour le groupe CRC, une question marginale ou annexe.

Comment en effet tolérer aujourd'hui les conditions de transport dont sont victimes nos concitoyens ? Prenons par exemple le cas de la ligne D du RER en Île-de-France, qui dessert sur un axe nord-sud une grande partie de la région francilienne. Cet exemple n'est évidemment pas choisi au hasard, puisqu'il s'agit, avec ses 440 trains et ses quelque 550 000 voyageurs par jour, de la ligne SNCF la plus fréquentée de France.

Au second trimestre de 2014, le taux d'irrégularités relevé était de 31 %, les usagers ayant subi en moyenne, une journée sur trois, une ligne comprenant vingt trains

supprimés sur tout ou partie de leur trajet. Et je pourrais aussi vous parler sagement de la liaison Creil-Paris-Nord, qui devient catastrophique.

Voilà la réalité des transports dans notre pays et voilà les sujets auxquels il convient de s'attaquer ! La libéralisation du transport par autocar ne résoudra en rien ces problèmes-là, bien au contraire. Elle viendra concurrencer le système ferroviaire, et c'est donc à une aggravation de la situation qu'il faut s'attendre.

Les usagers des transports collectifs dans notre pays sont déjà nombreux, cela a été dit, mais, alors que le sens de l'Histoire conduirait à augmenter encore leur effectif, la politique menée depuis des dizaines d'années et aggravée aujourd'hui fait exactement le contraire.

Je n'évoquerai pas les endroits qui ne seront plus desservis, obligeant ainsi nos concitoyens à utiliser leur véhicule. La dégradation de la qualité du service rendu aux voyageurs, que j'ai évoquée au travers du cas du RER D, incite également de plus en plus de monde à recourir à des véhicules individuels afin de se déplacer. Et il est évidemment inutile de pointer une nouvelle fois la contradiction qui existe entre une telle situation et la volonté des pouvoirs publics de mettre en œuvre la transition énergétique.

En définitive, s'il est louable de renforcer l'information des usagers, cet élément reste anecdotique au regard de leur condition quotidienne et de la réalité des conditions de transport collectif dans notre pays. C'est bien à cette situation qu'il faut s'attaquer, ce qui suppose que nous acceptions d'y mettre les moyens.

M. le président. L'amendement n° 987, présenté par M. Collomb, Mme Schillinger, MM. Patriat et Boulard, Mme Guillemot et M. Vincent, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Annie Guillemot.

Mme Annie Guillemot. Si nous sommes convaincus que le principe d'accès aux données de mobilité doit être rendu effectif, nous estimons que les dispositions introduites dans l'article 1^{er} *quater* du présent projet de loi pourraient créer un risque de réactualisation des services gratuits des dites données, sans aucune maîtrise de leur implication en termes de développement économique sur le territoire national.

Une ouverture sans limites pourrait en effet être contre-productive. Ce sont les grands groupes internationaux de l'économie numérique, dont aucun n'est installé en France, qui pourraient profiter de cette ouverture, sans aucun encadrement juridique, et mettre en difficulté les modèles développés par les acteurs locaux, tels que les collectivités territoriales ou les PME.

En effet, nous sommes convaincus que l'ouverture des données relatives à la mobilité doit servir deux objectifs : la cohérence avec les politiques publiques en matière de déplacements et le développement économique du numérique.

Les redevances sont le seul moyen qu'on ait trouvé à ce jour pour maîtriser le risque que j'ai signalé. Ainsi, la métropole de Lyon a fondé sa politique d'ouverture des données sur des licences dont les modalités sont directement liées aux exploitations commerciales réalisées par les utilisateurs.

Enfin, nous souhaitons d'autant plus la suppression de cet article que son dernier alinéa nous paraît conférer un pouvoir disproportionné aux services de l'État, dans un domaine où celui-ci a délégué sa compétence aux collectivités territoriales.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. L'ouverture des données relatives aux transports est une condition essentielle du développement de l'intermodalité ; elle est également nécessaire à une concurrence saine entre les différents services de transport, dans la mesure où elle permet aux usagers de choisir le service qui est le plus adapté à leurs besoins.

Dans ces conditions, madame Guillemot, la commission spéciale a émis un avis défavorable sur votre amendement.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. L'article 1^{er} *quater* énonce le principe de la mise à disposition gratuite de données relatives aux transports, mais il renvoie à un décret la fixation des modalités de cette publication. De fait, un travail technique sera nécessaire pour déterminer la nature des informations qui doivent être mises à la disposition du public.

Il s'agit de mettre à la disposition du public, de manière ouverte, des données qui sont dans la main d'opérateurs publics, notamment en matière d'horaires et de tarifs, de sorte que les usagers soient mieux informés et que le croisement de ces informations permette de mieux organiser à la fois l'intermodalité et l'accessibilité.

Comme vous l'avez rappelé, madame la sénatrice, certaines politiques ont été mises en œuvre, qui permettent de tirer profit des données avant leur diffusion au public. Le travail qui sera entrepris au niveau réglementaire aura précisément pour objet d'établir une distinction entre les données brutes relatives à un service public, dont le Gouvernement considère qu'elles doivent être mises à la disposition du public de manière gratuite, et les données retraitées, que les services de transport ou les collectivités territoriales sont fondés à valoriser.

Tel est le principe de bon sens sur lequel reposent la philosophie du Gouvernement et le présent article : celui-ci permet de développer des politiques commerciales plus innovantes, tout en favorisant l'intermodalité et en améliorant le service rendu aux usagers.

Si la suppression de l'article 1^{er} *quater* me semble excessive, je m'engage, au nom du Gouvernement, à assurer la prise en compte dans le futur décret des politiques mises en œuvre par certains opérateurs de transport et certaines collectivités territoriales pour valoriser leurs données.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 987.

M. le président. Madame Guillemot, l'amendement n° 987 est-il maintenu ?

Mme Annie Guillemot. Compte tenu de l'engagement que M. le ministre vient de prendre au nom du Gouvernement, je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 987 est retiré.

Je suis saisi de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 213 rectifié, présenté par MM. Requier, Mézard, Arnell, Barbier, Castelli, Collin, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Bertrand et Collombat, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

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

« CHAPITRE V

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

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

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

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

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

2° L'article L. 2121-8-1 est abrogé.

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

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

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

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

La parole est à M. Guillaume Arnell.

M. Guillaume Arnell. L'article 1^{er} *quater* du projet de loi prévoit la mise en ligne des principales données relatives aux services réguliers de transport public de personnes. Plus précisément, il impose à ces services de mettre à la disposition du public les principales données de leur activité, selon des modalités qui seront définies par voie réglementaire, après consultation des organisations professionnelles, des autorités organisatrices et des opérateurs de transport concernés.

Les déplacements des personnes commencent et s'achèvent rarement sur les quais d'embarquement du réseau de transport public. Dès lors, de nombreuses autres données que celles qui sont liées aux services réguliers de transport public doivent être ouvertes pour permettre la planification d'un déplacement entre deux points du territoire ; je pense en particulier aux informations touchant aux correspondances et aux aires de covoiturage.

En somme, il s'agit de rendre accessible l'ensemble des données susceptibles d'intéresser les usagers, afin d'optimiser l'utilisation des divers modes de transport collectifs et doux.

Tel est l'objet du présent amendement, qui vise à compléter l'information fournie aux usagers pour faciliter leur mobilité sur l'ensemble du territoire national.

M. le président. L'amendement n° 421 rectifié, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

II. – Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

III. – Alinéa 6

Remplacer les mots :

des autorités organisatrices et des opérateurs de transport

par les mots :

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

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

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

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Cet amendement tend à préciser la rédaction de l'article 1^{er} *quater*, qui est relatif à l'*open data* dans le domaine des transports terrestres.

La commission spéciale, sur l'initiative de notre rapporteur, a élargi le champ des informations transmises aux usagers aux horaires constatés et aux tarifs, ce qui nous paraît une avancée

indéniable. Mes chers collègues, nous vous proposons de fixer plus précisément les modalités d'exploitation de ces données.

Comme M. le ministre l'a souligné, les informations mises à la disposition du public sont des données brutes ; en pratique, il s'agit de lignes de chiffres dont l'utilisation est malaisée.

Ces données doivent être transformées pour devenir des informations lisibles et compréhensibles : ce travail est accompli notamment par les régions et les intercommunalités, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité. C'est pourquoi nous proposons de mentionner expressément ces autorités à l'article 1^{er} *quater*. Par prudence, afin de laisser une marge de manœuvre au législateur pour réguler au besoin l'accès à ces données, nous avons prévu la réserve : « Sauf dispositions contraires ».

Notre amendement vise également à inclure dans le champ des informations ouvertes des données statistiques relatives aux émissions de gaz à effet de serre par personne transportée. En effet, nous considérons que les données touchant aux émissions de CO₂, dont la publication est obligatoire en vertu de l'article L. 1431-3 du code des transports, doivent elles aussi être mises à la disposition du public par voie électronique.

Enfin, cet amendement tend à apporter à l'article 1^{er} *quater* des modifications rédactionnelles : il s'agit notamment de substituer à l'expression « autorités organisatrices » l'expression « autorités organisatrices de la mobilité », à la suite de quoi l'article L. 2121-8-1 du code des transports, devenu inutile, devrait être abrogé.

M. le président. L'amendement n° 1010, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

arrêts

insérer les mots :

, les conditions tarifaires

La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. Les auteurs de cet amendement souhaitent compléter l'article 1^{er} *quater*, introduit dans le projet de loi par l'Assemblée nationale, pour réparer ce qui est sans doute un léger oubli.

Permettre aux voyageurs, c'est-à-dire aux usagers des transports, d'avoir accès aux données des services réguliers de transport public est sans doute une bonne chose sur le plan de l'information.

En effet, le développement des technologies de l'information et de la communication permet aujourd'hui de disposer de données en temps réel pour adapter son trajet, notamment en cas d'incident ou de retard. Bien entendu, cette nouvelle modernité, que l'on appelle l'*open data*, requiert peut-être quelques précautions en termes d'usage et d'utilisation de données personnelles ; mais tel n'est pas l'objet du présent amendement.

S'il paraît tout à fait évident que les données disponibles doivent porter sur les arrêts, les horaires planifiés et l'accessibilité aux personnes handicapées, il nous semble qu'une

catégorie d'informations a été oubliée : je veux parler des conditions tarifaires, qui nous paraissent tout aussi importantes que les données dont la publication a déjà été prévue.

En effet, nous considérons que les opérateurs doivent faire preuve de la même transparence pour ces informations que pour les autres, ce qui permettrait aux usagers des transports de bénéficier d'une information plus complète.

M. le président. L'amendement n° 390, présenté par M. Guillaume, Mme Bricq, M. Filleul, Mmes Emery-Dumas et Génisson, MM. Bigot, Cabanel, Marie, Masseret, Raynal, Richard, Sueur, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Supprimer les mots :

constatés, les tarifs, ainsi que

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Développer l'*open data* dans les transports, nous en sommes tous d'accord sur le principe ; c'est une question d'intérêt général, comme M. Francis Jutand l'a souligné dans le rapport qu'il a publié le 12 mars dernier.

En vérité, le sujet est d'envergure, à l'heure où le numérique met en concurrence les modes de transport en temps réel. Reste que l'ouverture des données doit être encadrée et tenir compte du réalisme économique. Ainsi, l'ouverture des données ne relève pas de la même logique et n'a pas les mêmes conséquences pour les lignes publiques et pour les lignes privées.

En outre, le problème de la réutilisation des données est fondamental. Le risque existe d'une intermédiation assurée par de grands opérateurs du web ; ce phénomène s'est déjà produit pour le secteur de l'hôtellerie. À cet égard, il faut remarquer que, dans son rapport, M. Jutand ne place pas sur le même pied toutes les données relatives aux transports publics : les informations de base, comme les arrêts et les horaires théoriques, seraient réutilisables gratuitement par défaut, tandis que certaines autres données pourraient être mises à disposition moyennant le paiement d'une redevance.

Nos collègues députés ont décidé d'introduire dans le projet de loi un article nouveau, relatif à l'*open data* dans les transports. Les auteurs de cet amendement estiment qu'il serait plus cohérent d'attendre le futur projet de loi sur le numérique, qui pourrait comporter des dispositions consacrées au transport.

La rédaction de l'article 1^{er} *quater* adoptée par l'Assemblée nationale nous convient, car elle mentionne les seuls horaires théoriques. En revanche, la diffusion au public des horaires constatés, que la commission spéciale a décidée, soulève des difficultés importantes.

C'est pourquoi le présent amendement vise à rétablir cet article dans la rédaction adoptée par les députés.

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

L'amendement n° 316 est présenté par M. Navarro.

L'amendement n° 653 rectifié est présenté par MM. Kern, Détraigne, Marseille, Roche et Médevielle.

L'amendement n° 828 rectifié *bis* est présenté par MM. Cornano, Antiste, Desplan, J. Gillot, Karam, S. Larcher, Mohamed Soilihi et Patient.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 6

Après les mots :

du présent chapitre

insérer les mots :

et notamment la définition d'indicateurs de qualité permettant de comptabiliser la réalisation réelle de l'offre de transport

et après les mots :

des autorités organisatrices

insérer les mots :

, des associations de consommateurs et d'usagers du transport agréées au niveau national

L'amendement n° 316 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Yves Détraigne, pour présenter l'amendement n° 653 rectifié.

M. Yves Détraigne. Cet amendement vise à renforcer l'effectivité des dispositions ayant pour objet de favoriser le développement de services d'information des usagers des transports, *via l'open data*.

Si la publication des données réelles de retard et d'annulation peut rendre objectivable l'état du service, la définition d'indicateurs fiables de qualité permettrait d'améliorer l'information du consommateur. En effet, grâce à ces indicateurs de qualité, définis en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, il serait possible de se représenter la réalisation réelle de l'offre de transport.

M. le président. La parole est à M. Jacques Cornano, pour présenter l'amendement n° 828 rectifié *bis*.

M. Jacques Cornano. Cet amendement vise à renforcer l'effectivité des dispositions ayant pour objet de favoriser le développement de services d'information des usagers des transports, *via l'open data*.

Si la publication des données réelles de retard et d'annulation permet de rendre objectivable l'état du service, la définition d'indicateurs fiables de qualité permettrait d'améliorer l'information du consommateur. En effet, grâce à ces indicateurs de qualité, définis en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, il serait possible de se représenter la réalisation réelle de l'offre de transport.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission spéciale est défavorable à l'amendement n° 213 rectifié, dont l'adoption marquerait un recul par rapport à la rédaction qu'elle a adoptée pour l'article 1^{er} *quater*.

En effet, cette disposition ne prévoit pas la publication des tarifs des transports, qui nous paraît essentielle pour permettre aux usagers de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins. De même, la mise en ligne des horaires constatés doit être maintenue pour l'ensemble des modes de transport, et non pas réservée au seul transport ferroviaire, comme c'est le cas au travers de cet amendement.

En ce qui concerne l'amendement n° 421 rectifié, je signale que l'ouverture des données relatives aux transports collectifs est déjà une étape importante ; je remercie M. Desessard d'avoir bien voulu le souligner.

Je ne suis pas sûre qu'il faille aller jusqu'à étendre ce principe à l'ensemble des transports terrestres, y compris à ceux qui sont réalisés à l'aide de véhicules particuliers, pour lesquels la publication d'informations ne serait pas aisée. Préférant m'en tenir à la rédaction adoptée par la commission spéciale pour l'article 1^{er} *quater*, j'émetts donc un avis défavorable sur cet amendement.

Pour ce qui est de l'amendement n° 1010, je dois dire que je ne comprends pas très bien l'intention de ses auteurs. En effet, ils proposent de prévoir la publication des « conditions tarifaires », alors que la commission spéciale a déjà ajouté les tarifs à la liste des informations qui devront être communiquées au public. Je ne vois pas bien quel progrès résulterait de l'adoption de cet amendement, sur lequel j'émetts un avis défavorable.

L'amendement n° 390 visant à rétablir l'article 1^{er} *quater* dans la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, vous ne serez pas surpris, mes chers collègues, que j'y sois défavorable. L'ajout des horaires constatés et des tarifs à la liste des données accessibles va dans le sens d'une meilleure information des usagers, qui pourront mieux choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins.

Les dispositions des amendements identiques n°s 653 rectifié et 828 rectifié *bis* ne me paraissent pas suffisamment claires, en particulier la notion d'« indicateurs de qualité permettant de comptabiliser la réalisation réelle de l'offre de transport ». Mes chers collègues, je vous rappelle qu'il s'agit ici de publier des informations relatives aux transports, et non pas une évaluation.

La commission émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. L'amendement n° 213 rectifié vise à réécrire l'article 1^{er} *quater* et à limiter son champ d'action en excluant plusieurs modes de transport ; il tend également à prévoir la remise d'un rapport sur le covoiturage. Le dispositif proposé est nettement en retrait par rapport à l'ambition initiale du Gouvernement et au texte de la commission spéciale. Je souhaite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

L'amendement n° 421 rectifié a pour objet la suppression d'une disposition de la loi portant réforme ferroviaire rendue caduque par l'*open data* que nous proposons d'instaurer. Il vise à introduire quelques précisions auxquelles je peux souscrire, mais ses dispositions limitent l'ouverture des données au transport terrestre, en excluant l'aérien et le maritime, ce qui est regrettable. Enfin, il tend à ajouter des informations qui ne relèvent pas de la logique de mise à disposition de données publiques.

Monsieur Desessard, nous partageons votre souci de clarifier et de rendre plus transparentes les données sur les émissions de gaz à effet de serre par personne transportée. Toutefois, ces données ne sont pas de la même nature que celles que le Gouvernement veut aujourd'hui rendre publiques. Je souhaite donc le retrait de cet amendement.

Pour ce qui est de l'amendement n° 1010, celui-ci tend à inclure les conditions tarifaires dans le champ des données de transport rendues publiques, ce que prévoit déjà, me semble-t-il, le texte de commission. Je demande donc également le retrait de cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 390, mon avis est favorable, mais – je tiens à vous rassurer, mesdames, messieurs les sénateurs – ce n'est pas par fétichisme à l'égard du texte de l'Assemblée nationale !

Mme Catherine Deroche, corapporteur. Quoique... (*Sourires.*)

M. Emmanuel Macron, ministre. Le fétichisme a pour pendant l'absence de rejet systématique !

La suppression des termes « horaires planifiés » et « tarifs » et le rétablissement de la rédaction initiale donnent davantage de souplesse au pouvoir réglementaire pour définir les données qui seront mises en ligne. En effet, la rédaction de la commission spéciale est quelque peu contraignante. M. Filleul faisait référence au rapport Jutand, qui identifie comme sensibles les données dites « dynamiques » ou en temps réel, ainsi que les tarifs.

Pour rendre mon propos plus concret, la RATP doit-elle par exemple mettre à disposition les données de trafic en temps réel de manière gratuite, de la même façon que la grille horaire ? La réponse n'est pas évidente. En effet, les initiatives de certaines collectivités locales que nous avons évoquées précédemment vont en ce sens. Les données brutes sont mises à disposition, car elles n'ont pas de valeur ajoutée, mais l'actualisation du tarif et la grille des tarifs relèvent d'une tout autre logique.

Le débat est complexe. Nous partageons tous ici le même objectif, je n'en ferai donc pas une question sensible. Néanmoins, retrouver un peu de liberté au travers de l'amendement n° 390, pour tirer toutes les conséquences du rapport Jutand et de l'engagement du Gouvernement, me paraît plus adapté à notre objectif commun, qui est de permettre la mise à disposition gratuite de certaines données. En tout cas, il ne faut ni contraindre excessivement ni dévaloriser l'ensemble des données.

S'agissant des amendements identiques n°s 653 rectifié et 828 rectifié *bis*, ils tendent à prévoir la définition par voie réglementaire d'indicateurs de qualité permettant de comptabiliser la réalisation réelle de l'offre de transport.

La logique qui est à l'œuvre en l'espèce est la même que celle que j'évoquais à l'instant pour les émissions de CO₂ : il s'agit de la mise à disposition non plus de données publiques, mais d'indicateurs supplémentaires.

La définition de ces indicateurs de qualité relève d'ores et déjà de la mission de l'Autorité de la qualité de service dans les transports, pilotée par le Haut Comité dont le président est le député Olivier Faure. Elle a pour mission de renseigner l'ensemble des indicateurs qui relèvent non pas d'une mise à disposition du public, mais bien d'un suivi de qualité. Je souhaite donc également le retrait de ces deux amendements identiques ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Monsieur Arnell, l'amendement n° 213 rectifié est-il maintenu ?

M. Guillaume Arnell. L'objet de mon amendement était de fournir aux usagers un maximum d'informations. Puisqu'il est satisfait, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 213 rectifié est retiré.

Monsieur Desessard, l'amendement n° 421 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean Desessard. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 421 rectifié est retiré.

Madame Prunaud, l'amendement n° 1010 est-il maintenu ?

Mme Christine Prunaud. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1010 est retiré.

La parole est à M. Jean-Claude Lenoir, pour explication de vote sur l'amendement n° 390.

M. Jean-Claude Lenoir. M. le ministre l'a dit à l'instant, nous sommes tous favorables à la mise à disposition d'informations de qualité sur les moyens de transport que nous utilisons.

Lorsqu'on attend l'autobus, on peut savoir à quel moment précis le prochain véhicule arrivera à l'arrêt. (*Exclamations sur les travées du groupe écologiste et du groupe CRC.*)

M. Jean Desessard. Pas toujours ! À Paris !

Mme Éliane Assassi. On voit que vous ne prenez pas souvent les transports !

M. Jean-Claude Lenoir. Pour le métropolitain et le RER, c'est la même chose et cela marche plutôt bien. Pour les avions, le dispositif est exemplaire : par le biais d'une application sur un *smartphone*, on peut savoir en temps réel où se trouve un avion, qu'il soit au-dessus de l'Australie ou de la Bolivie.

À l'inverse, la SNCF n'est pas vraiment en mesure d'indiquer à quelle heure un train va arriver en gare. Il y a bien un horaire annoncé, celui qui figure sur le papier, mais l'horaire réel échappe la plupart du temps aux responsables de la SNCF. Ceux-ci avancent qu'il est difficile d'installer un GPS sur tous les trains.

Avec des collègues, nous sommes allés voir, il y a quelques jours, les travaux de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes. On nous a montré une énorme machine d'à peu près 80 mètres de long, qui permet de poser des rails. Elle a été achetée en Allemagne par l'entreprise qui réalise les travaux. Eh bien, mes chers collègues, cette machine a disparu pendant trois semaines, personne ne savait où elle était... C'est vous dire combien il est difficile de savoir où sont les engins, même énormes !

J'aimerais être sûr que les dispositions inscrites dans la loi ou les améliorations apportées par les amendements permettront d'inciter – je reste modéré dans mon expression... – la SNCF à faire des efforts afin de permettre aux voyageurs de connaître l'heure d'arrivée de leur train en gare.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 390.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Monsieur Détraigne, l'amendement n° 653 rectifié est-il maintenu ?

M. Yves Détraigne. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 653 rectifié est retiré.

Monsieur Cornano, l'amendement n° 828 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jacques Cornano. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 828 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 1^{er} *quater*.

(*L'article 1^{er} quater est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 1^{er} *quater*

M. le président. L'amendement n° 422, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, notre assemblée a introduit, à l'article 9 *bis*, les dispositions suivantes : « L'État définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. » Cette stratégie intègre le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'autopartage ou le covoiturage.

Nous pensons que le sujet de la mise en *open data* du covoiturage régulier pourrait être intégré à la stratégie de l'État, afin de laisser toute sa place à ce mode de transport collaboratif dans le système global de transport. Nous vous proposons donc un amendement tendant à ce que le Gouvernement remette un rapport utile au Parlement, afin de préciser les grandes lignes de cette stratégie.

Le Gouvernement serait chargé d'étudier la faisabilité de l'attribution d'un statut au covoitureur régulier, auquel ce dernier pourrait librement demander à être rattaché.

Les avantages sont d'ores et déjà connus : consommation de carburant moindre, tissage de lien social, reconnaissance et promotion d'un service atypique adapté aux endroits ne pouvant être desservis par les transports publics conventionnels, ce qui contribuerait à assurer l'égalité entre les territoires.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Comme j'ai pu l'indiquer lors de la discussion générale, la commission émettra un avis défavorable sur toutes les demandes de rapports. Ces derniers peuvent en effet être faits par les commissions compétentes, qui sont chargées de contrôler l'action du Gouvernement.

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

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Monsieur le sénateur, votre amendement est satisfait par le rapport de Francis Jutand, qui traite de la question du covoiturage. Ce document, remis au Gouvernement, évoque différents statuts, dont celui du covoiturage régulier.

Dans le cadre des débats qui ont eu lieu sur le projet de loi pour la transition énergétique, le Gouvernement a eu l'occasion de se prononcer de manière défavorable sur ce sujet. L'administration du covoiturage serait plutôt une source de lourdeur et de rigidités.

Les orientations privilégiées par le Gouvernement pour favoriser le développement de ce comportement sont plutôt celles qui sont retenues dans le cadre de la loi pour la transition énergétique : clarification de la définition légale du covoiturage, inclusion de ce dernier dans les politiques de déplacement et octroi d'avantages à ce mode de transport. Les discussions en cours avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes portent d'ailleurs sur la possibilité d'établir une tarification différenciée et de la rendre transparente dans ce cadre.

Je le répète, votre amendement me semble satisfait par le rapport Jutand, dont les conclusions sont précisément en train d'être exploitées dans le cadre de notre discussion.

Monsieur le sénateur, je vous invite donc à bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Labbé, l'amendement n° 422 est-il maintenu ?

M. Joël Labbé. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 422 est retiré.

Je suis saisi de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 1033 rectifié, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

La parole est à M. Thierry Foucaud.

M. Thierry Foucaud. Les dispositions de cet amendement font écho à celles de l'amendement n° 1007 rectifié, que nous présenterons dans quelques instants. En effet, dans les deux

cas, nous souhaitons que soit explicitée dans le code des transports la qualité d'autorité organisatrice de transport de l'État.

Le transport ferroviaire régional ou de longue distance fait exception à la règle de mise en concurrence pour l'attribution d'un contrat de service public prévue à l'article 5 du règlement dit « OSP ».

Dans ce cas, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement ces contrats de service public. Cette exception est justifiée, entre autres, par la lourdeur des investissements et le coût des infrastructures. Ce n'est pas une lubie de notre part. D'ailleurs, notre collègue Mireille Schurch avait présenté cette analyse du règlement OSP lors des assises du ferroviaire et elle avait reçu un accueil très favorable.

En France, les principes de cohérence et d'unicité du système ferroviaire, dont l'État est le garant, et la reconnaissance de sa qualité d'autorité organisatrice de transport permettraient de protéger durablement et sans ambiguïté les lignes d'équilibre du territoire de toute ouverture à la concurrence. Cela permettrait, en outre, d'encadrer les velléités de régionalisation totale ou partielle de certaines lignes.

Une telle régionalisation serait tout simplement catastrophique, l'État refusant de donner aux régions la possibilité de disposer d'une ressource propre pérenne et dynamique pour assurer leur mission en faveur du transport régional.

Par ailleurs, notre amendement vise à encadrer la volonté de la SNCF d'abandonner certaines lignes et dessertes. Nous constatons depuis plusieurs années le désengagement unilatéral de la SNCF sur le service des trains d'équilibre du territoire, ou TET, pourtant conventionné avec l'État. Une baisse de 10 % des offres a déjà été constatée depuis 2011.

De nouvelles réductions sont programmées pour 2016 et les années suivantes. À cet égard, nous avons pris connaissance du projet de la SNCF relatif au devenir des trains d'équilibre du territoire : le constat est sans appel, même si la direction de la SNCF parle seulement de « scénario envisageable ».

L'existence même d'un tel scénario est inadmissible : celui-ci conduirait à une régression sans précédent pour tous ceux qui ont besoin du train pour leurs déplacements quotidiens. Ce serait un renoncement total en termes d'aménagement et d'égalité des territoires.

En effet, ce scénario ne prévoit rien de moins que la suppression de dessertes Intercités sur six lignes et la réduction de l'offre ailleurs. Par exemple, sur une offre actuelle de 300 trains d'équilibre du territoire – les TET – par jour, la SNCF préconise d'en supprimer 160, soit plus de la moitié.

D'ailleurs, je vous invite vivement, mes chers collègues, à prendre connaissance de la cartographie proposée par la SNCF : elle est édifiante !

M. le président. L'amendement n° 1007 rectifié, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

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

« Il en est l'autorité organisatrice. » ;

2° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 2111-25, les mots : « de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale » sont remplacés par les mots : « , des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation ».

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Si, de prime abord, la première partie de notre amendement n° 1007 rectifié peut sembler de pure précision rédactionnelle, il n'en est rien en réalité.

En effet, si l'article L. 2121-1 du code des transports définit bien que « l'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national », il ne fait pas de lui l'organisateur de ces transports. L'État n'est donc pas considéré comme l'autorité organisatrice, telle qu'elle est définie dans nos lois et dans les règlements européens.

La précision apportée par notre amendement, qui vise à définir l'État comme l'autorité organisatrice de ce réseau de transports, permet de qualifier la convention des trains d'équilibre conclue entre l'État et SNCF Mobilités de « contrat de service public », comme le prévoit le règlement n° 1370/2007/CE 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, dit « règlement OSP », « OSP » désignant les « obligations de service public ».

Pour mémoire, ce règlement doit permettre de concilier les règles de la libre concurrence chères à l'Europe libérale et le maintien de services publics répondant à l'intérêt général et à d'autres impératifs que ceux qui sont associés aux mécanismes du marché.

Aussi, l'adoption de notre amendement permettra à notre code des transports de respecter les critères définis par l'Europe. C'est le sens de sa première partie.

Sa seconde partie, qui lui est étroitement liée dans son objectif, vise à inscrire dans ce code, sur l'ensemble de notre territoire national et au profit de toutes les autorités organisatrices de transport, la modulation des tarifs de redevance liée à l'utilisation du réseau ferré national en fonction de l'intérêt général de telle ou telle ligne ferroviaire de transport de voyageurs.

Cette mesure permettrait de ne pas rester enfermé dans les seules règles du marché, privilégiant toujours les critères de l'offre et de la demande, qui, seuls, ne peuvent permettre la mise en place des services de transport que les voyageurs sont en droit d'attendre et que le développement harmonieux du territoire réclame.

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

L'amendement n° 532 rectifié est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 870 rectifié *quater* est présenté par MM. Cadic, Canevet, Guerriau, Cigolotti, Delahaye, Longeot, Pozzo di Borgo et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article L. 2121-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'organisation de ces services, l'État peut notamment passer directement des conventions de délégation de service public avec SNCF Mobilités ou attribuer tout ou partie de ces conventions par voie de mise en concurrence, ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires titulaires de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10.

« Chaque convention de délégation fixe les conditions d'exploitation et de financement de ces services.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. - Le présent article s'applique à compter du 1^{er} janvier 2019.

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

La parole est à M. Olivier Cadic, pour présenter l'amendement n° 870 rectifié *quater*.

M. Olivier Cadic. Cet amendement, symétrique de celui qui a été adopté en commission sur les services ferroviaires régionaux, vise à autoriser, au 1^{er} janvier 2017, l'ouverture à la concurrence totale ou partielle des conventions de délégation de service public portant sur l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Cette mesure finira par être imposée à l'échelle européenne et doit être préparée le plus en amont possible. Il convient de l'anticiper, en cohérence avec la libéralisation du transport par autocar, qui créera une concurrence directe entre les modes routier et ferroviaire. Une telle mesure permettra, en effet, de réduire les coûts et d'améliorer la qualité de service du transport ferroviaire, ce qui aidera celui-ci à préserver son attractivité et sa complémentarité par rapport au transport par autocar.

M. le président. L'amendement n° 754 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon, MM. Longeot, Détraigne et Médevielle, Mme Férat, MM. D. Dubois et Gabouty, Mme Gatel, MM. Guerriau, Kern et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Les trains d'équilibre du territoire sont ceux qui assurent quarante liaisons ferroviaires entre les grandes villes non desservies par le TGV. Il s'agit des trains Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa.

Ces trains ont fait l'objet, en 2010, d'une convention entre l'État et la SNCF, afin d'assurer un maillage ferroviaire de notre territoire. Cette convention, qui prenait fin en décembre 2014, a été prolongée d'un an, le temps que la Commission sur l'avenir des trains d'équilibre des territoires, installée à la fin du mois de novembre 2014, présente son

diagnostic et formule des propositions, lesquelles seront, d'ailleurs, exposées devant les commissions compétentes du Parlement – au Sénat, devant celle du développement durable.

Ces propositions devront contribuer à l'élaboration du schéma national des services de transport, conformément à la loi ferroviaire d'août 2014, avant que le Gouvernement ne propose une convention d'exploitation assortie de décisions budgétaires, que l'on peut espérer applicable en 2016.

La Commission sur l'avenir des TET doit rendre son rapport à la fin du mois de mai prochain. En parallèle, voire par anticipation, le Gouvernement engage, par le présent projet de loi, l'assouplissement de la législation du transport par autocar. C'est ce calendrier qui inquiète et nous oblige à ouvrir le débat.

Cet amendement tend à s'appuyer sur la législation européenne de l'ouverture à la concurrence en matière de transport ferroviaire, que mon collègue Olivier Cadic vient d'évoquer.

Nos concitoyens, qui ont exprimé, lors des dernières échéances électorales, un grand sentiment d'abandon, exigent également un service public de qualité sur le plan ferroviaire. En proposant que l'expérimentation souhaitable se fasse dans le cadre d'une délégation de service public, c'est-à-dire la mise en concurrence encadrée, nous tenons à conforter l'aménagement ferroviaire de notre territoire.

M. le président. L'amendement n° 755 rectifié *bis*, présenté par Mme Billon, M. Détraigne, Mme Férat, M. Gabouty, Mme Gatel, MM. Guerriau et Longeot, Mme Loïsier et M. Médevielle, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Les trains express régionaux, les TER, ont su proposer une offre pour la mobilité au quotidien de nos concitoyens qu'il convient de conforter. En effet, en dix ans, la fréquentation du TER a augmenté de plus de 55 %.

La réflexion conduite par la Commission sur l'avenir des TET imposera aux prochains élus régionaux de développer les coopérations entre autorités organisatrices et d'adapter l'offre, tout en réduisant les coûts pour les collectivités et l'État.

Cet amendement, anticipant les réflexions en cours qui viennent d'être évoquées, vise à s'appuyer sur la législation européenne de l'ouverture à la concurrence en matière de transport ferroviaire. En proposant une expérimentation dans le cadre d'une délégation de service public, c'est-à-dire une mise en concurrence encadrée, nous tenons à permettre une offre ferroviaire renouvelée, qui favorise la réduction des coûts d'exploitation.

M. le président. L'amendement n° 871 rectifié *quater*, présenté par MM. Cadic, Canevet, Guerriau, Cigolotti, Delahaye, Longeot, Pozzo di Borgo et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Olivier Cadic.

M. Olivier Cadic. Cet amendement vise à donner la possibilité aux régions de confier à titre expérimental l'exploitation de lignes dites « TER » à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence ferroviaire en France.

Concernant l'exploitation des services publics conventionnés, équivalant, en France, à l'exploitation des trains express régionaux et des trains d'équilibre du territoire, les États membres de l'Union européenne ont adopté, le 23 octobre 2007, le règlement dit « obligations de service public », ou « OSP », entré en vigueur le 3 décembre 2009, pour permettre aux autorités organisatrices de transport de choisir librement le mode d'attribution de leur contrat de service public.

Dans le cadre de cette réglementation européenne, la région, autorité organisatrice des TER, pourrait lancer des expérimentations sur certaines lignes, afin que de nouveaux opérateurs puissent exploiter celles-ci.

Aujourd'hui, le déficit d'exploitation des TER s'élève à 900 millions d'euros. Les régions consacrent plus de 20 % de leur budget aux transports et se plaignent du coût excessif de ce poste. L'État, qui n'a pas la compétence, verse aux régions des compensations qui s'élèvent à près de 2 milliards d'euros.

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

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. À chacun ses compétences ! Telle est la réflexion que m'inspire l'amendement n° 1033 rectifié. Octroyer aux régions et aux départements le pouvoir de donner un avis conforme sur la création ou la suppression d'un service ferroviaire national me semble excessif et pourrait paralyser l'action de l'État en tant qu'autorité organisatrice des trains d'équilibre des territoires. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 1007 rectifié n'est pas conforme à la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, dont nous avons précédemment parlé et qui encadre le calcul des redevances d'infrastructures. En effet, celles-ci doivent refléter les coûts d'exploitation. L'avis de la commission est donc également défavorable.

En revanche, je ne suis pas opposée à l'amendement n° 870 rectifié *quater*, qui tend à compléter le dispositif que nous avons adopté en commission spéciale, puisque ses disposi-

tions permettent l'ouverture à la concurrence des trains d'équilibre du territoire dans les mêmes conditions que celle des trains express régionaux. La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 754 rectifié *ter*, autoriser dès à présent l'ouverture à la concurrence des trains d'équilibre du territoire empêcherait les acteurs concernés de s'y préparer dans des conditions satisfaisantes, qu'il s'agisse de SNCF Mobilités ou des autres entreprises ferroviaires. La commission est donc défavorable à cet amendement.

La position de la commission est la même sur les amendements n° 755 rectifié *bis* et 871 rectifié *quater* : il ne me semble pas souhaitable d'autoriser, dès à présent, dans ce domaine, des expérimentations qui empêcheraient les autres acteurs concernés, qu'il s'agisse de SNCF Mobilités ou des autres entreprises ferroviaires, de se préparer suffisamment en amont à l'ouverture à la concurrence. L'avis de la commission sur ces amendements est donc défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. En ce qui concerne les amendements n° 1033 rectifié et 1007 rectifié, je ne reviens pas sur les arguments juridiques qui ont été évoqués par Mme la corapporteur. Toutefois, il faut savoir que l'État est d'ores et déjà, aujourd'hui, l'autorité organisatrice des TET. Il me semble donc que, pour partie, les amendements qui ont été défendus sont satisfaisants.

En revanche, les services ferroviaires d'intérêt national mentionnés à l'article L. 2121-1 du code des transports, que vous cherchez à compléter, mesdames, messieurs les sénateurs, incluent non seulement les TET, mais également les TGV.

Il me semble que, au-delà des points qui viennent d'être rappelés, l'amendement n° 1033 rectifié aurait pour conséquence de remettre en cause le cadre réglementaire applicable aux TGV, lesquels ont bien la SNCF pour opérateur, sans constituer un service public comme le TET. Son adoption impliquerait donc que l'État conclue une convention avec la SNCF pour organiser les services par TGV, ce qui priverait cette entreprise de son autonomie en la matière sur le plan commercial.

Il me semble donc que, si l'objectif est de mieux organiser le rôle de l'État en tant qu'autorité organisatrice des TET, l'adoption de cet amendement aurait, pour le TGV, des conséquences plutôt dommageables, que je tenais à vous rappeler.

Pour cette raison, je sollicite le retrait de cet amendement, ainsi que celui de l'amendement n° 1007 rectifié, pour la raison juridique qui a été évoquée par Mme la corapporteur. À défaut, j'émettrai un avis défavorable sur ces deux amendements.

Le Gouvernement est défavorable aux amendements n° 870 rectifié *quater* et 754 rectifié *ter*, qui visent l'ouverture des TET à la concurrence, en cohérence avec sa position sur les TER. En effet, des travaux sont en cours au niveau communautaire pour préparer le quatrième paquet ferroviaire. Le Gouvernement estime qu'il ne faut pas préjuger du résultat de ces travaux, dans l'attente desquels il est préférable de privilégier la stabilité du cadre juridique national. Il ne saurait donc être favorable à cette suppression.

Je suis également défavorable aux amendements n° 755 rectifié *bis* et 871 rectifié *quater*, qui ont pour objet d'expérimenter l'ouverture à la concurrence des TER, pour les mêmes raisons.

M. le président. Monsieur Foucaud, les amendements n° 1033 rectifié et 1007 rectifié sont-ils maintenus ?

M. Thierry Foucaud. Oui, monsieur le président, je les maintiens.

M. le président. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote sur l'amendement n° 1033 rectifié.

M. Gérard Longuet. En l'état du débat, je m'abstiendrai sur l'amendement que nous proposons nos collègues communistes. En effet, ces derniers soulèvent un vrai problème : celui du lien entre les régions et les TGV.

Bien que nous nous y soyons opposés, le Parlement a adopté le principe de treize grandes régions. La colonne vertébrale ferroviaire de la nouvelle région « Grand Est », qui associera trois des régions actuelles, est une ligne TGV, sur laquelle la région n'aura pas de droit de regard particulier, alors que ce TGV, en réalité, fonctionnera, en partie, comme un TER, puisque c'est la seule façon d'aller intelligemment de Reims à Strasbourg.

Je souhaite donc savoir, monsieur le ministre, si les régions pourront obtenir que des trajets infrarégionaux ou intrarégionaux soient considérés comme relevant des TER ou des trains d'équilibre, même s'ils ont l'apparence élégante et moderne des TGV. (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je partage complètement le propos de mon collègue Gérard Longuet. J'irai même plus loin.

Nous ne devons pas oublier que, aujourd'hui, certaines régions sont amenées à cofinancer de grands travaux de structuration, y compris la construction des lignes de TGV. Nous en savons quelque chose dans la région Grand est ! En Lorraine, nous avons d'ailleurs été les premiers à cofinancer la construction de ces lignes.

Peut-être faudrait-il sous-amender cet amendement. En effet, j'ai bien entendu vos propos, monsieur le ministre, madame la corapporteur, mais la consultation des régions ne me paraît pas choquante, dans la mesure où celles-ci acquièrent une nouvelle dimension et participent financièrement aux grands travaux structurants, notamment des lignes de TGV.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1033 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 1^{er} *quater*, et les amendements n° 1007 rectifié et 870 rectifié *quater* n'ont plus d'objet.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote sur l'amendement n° 754 rectifié *ter*.

M. Jean-Jacques Filleul. Je souhaite revenir sur cet amendement, car je considère que ce dispositif est précipité.

Comme Annick Billon, je participe à la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire, les TET, mise en place par le ministre Alain Vidalies. Cette instance a pour objectif de clarifier l'articulation des TET avec les autres

services de transport ferroviaires, notamment les TER, mais aussi avec les autres modes de transport et les nouvelles formes de mobilité.

Chacun le sait, les travaux de cette commission avancent avec précaution, tant le sujet est complexe et crucial pour de nombreux territoires. Aujourd'hui, la réflexion n'est pas encore terminée et une consultation en ligne a d'ailleurs été lancée, le 20 mars dernier, en direction des usagers, des associations et des collectivités territoriales, afin de recueillir leur avis.

De ce fait, proposer, à ce jour, une ouverture à la concurrence des TET, même après une expérimentation, me paraît totalement prématuré. C'est pourquoi nous ne voterons pas en faveur de cet amendement.

M. le président. Monsieur Longeot, l'amendement n° 754 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-François Longeot. Je souhaite maintenir cet amendement. En effet, l'aménagement d'un service public de qualité et le maintien d'un réseau ferroviaire ne me semblent pas être des mesures précipitées ! Nous devons faire preuve de bon sens, même si une réflexion est en cours.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 754 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 755 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 871 rectifié *quater*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1012, présenté par Mmes Assassi, Didier, Beaufiles et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

II. - L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de recouvrement transmet annuellement aux communes, aux conseils régionaux ou établissements publics territorialement compétents qui

en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.

La parole est à M. Thierry Foucaud.

M. Thierry Foucaud. Nous avons déposé cet amendement avant l'examen de l'article 2, d'une part, pour donner des moyens financiers réels et concrets aux régions, et, d'autre part, pour réparer, si je puis dire, une sorte de couac législatif.

Chacun s'en souvient ici, dans le cadre du débat parlementaire sur la loi portant sur la réforme ferroviaire, en août dernier, le Sénat avait adopté un amendement aux termes duquel les régions pouvaient instaurer un versement transport dit « interstitiel », ou VTI, pour financer les TER. Il devait être acquitté à partir du 1^{er} janvier 2015, dans les régions qui bien sûr souhaitaient le mettre en place, par toutes les entreprises employant plus de neuf salariés, hors périmètre de transport urbain et dans la limite de 0,55 % de la masse salariale.

Ce VTI a été supprimé lors de la discussion sur le projet de loi de finances pour 2015 à l'Assemblée nationale, du fait d'un problème technique. En effet, il ne pouvait s'appliquer qu'aux communes de plus de 10 000 habitants et aux communes touristiques, ce qui contribuait à diviser les recettes attendues par cinq.

Dans le cadre de nos débats sur les transports, l'amendement n° 1012 vise donc à réparer cette erreur, d'autant que le VTI est une proposition que nous portons depuis longtemps.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission est défavorable à la création de toute nouvelle taxe, malgré ce que M. le ministre a affirmé précédemment. (*Sourires.*) C'est encore plus le cas lorsqu'il s'agit de la création de nouvelles taxes par voie d'amendement.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1012.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1011, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Voilà longtemps que nous rappelons que le secteur ferroviaire n'est pas un marché comme les autres. En effet, notre système de transports concourt à l'aménagement du territoire et au respect du principe d'égalité. À ce titre, il relève de l'intérêt général, d'où la nécessité du maintien durable d'une entreprise nationale des chemins de fer à statut intégralement public, intégrée et porteuse d'une mission affirmée de service public pour les voyageurs.

Dans le même ordre d'idées, je voudrais évoquer le fret ferroviaire. C'est une activité que je connais bien, puisqu'elle existe sur ma commune et sur une commune voisine, bien connue du président de notre commission spéciale.

Le fret ferroviaire a fait l'objet de longs débats dans cet hémicycle. Il a été rappelé qu'il s'agit, si je puis dire, d'un outil précieux pour le développement durable, qui nous permet de tendre vers les objectifs du Grenelle de l'environnement, tout en soulageant la route de sa saturation croissante par les poids lourds, et bientôt par les autocars.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, le fret ferroviaire, surtout l'activité de wagons isolés, permet la desserte des territoires les plus isolés et contribue au maillage du territoire, qui est historiquement un motif de fierté nationale.

L'ouverture à la concurrence n'a pas permis d'enrayer le déclin de l'activité du fret. Il ne s'agit donc pas d'un modèle économique pertinent. En effet, le fret ferroviaire et l'activité de wagons isolés ne peuvent et ne doivent pas être réduits aux seuls axes de transports rentables. Ces activités doivent donc être reconnues d'intérêt général, afin de remédier à cette situation et de répondre aux attentes de nombreuses entreprises de nos territoires.

L'approche originale du service public ferroviaire qui a prévalu dans notre pays a permis le maillage de notre territoire et la construction d'un outil industriel performant. Ce service public a répondu au défi sans cesse croissant de la mobilité. Il doit, désormais, apporter également une réponse à la question de la préservation de notre environnement.

Il me semble qu'il s'agit là d'un modèle économique lié à notre histoire et à notre réalité géographique, mais qui répond aussi aux défis que nous avons à relever.

Depuis la régionalisation et le conventionnement, le TER est devenu un outil incontournable et performant de l'aménagement du territoire, qui s'est d'ailleurs traduit par une augmentation de 40 % du trafic des voyageurs et de 20 % de l'offre.

Les principes qui sous-tendent le système des TER, c'est-à-dire une logique de péréquation, d'aménagement du territoire et d'efficacité sociale, appellent, non pas une libéralisation, mais une meilleure répartition des responsabilités entre l'État et les régions, ainsi que du financement entre le contribuable national, le contribuable régional, et, bien évidemment, l'usager.

Enfin, pour toutes les raisons évoquées, nous considérons que l'objectif d'un marché ferroviaire entièrement libéralisé ne permet pas de garantir les missions de service public du service ferroviaire. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Cette disposition est sans portée normative ! La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je comprends votre intention, madame Assasi. En effet, sur le fond, ces clauses de réversibilité permettent, dans le domaine de l'informatique, par exemple, de récupérer des données au terme du contrat.

Néanmoins, dans le cadre du droit européen, cette clause de réversibilité n'est pas opérante, en tout cas pas de la manière dont vous l'entendez. Même si certains travaux permettent d'aller en ce sens, ils ne sont pas conclusifs. De ce fait, votre disposition est sans portée normative.

Je comprends la philosophie de cet amendement, mais, dans la mesure où il est inopérant, je sollicite son retrait ; à défaut l'avis du Gouvernement sera défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1011.

(L'amendement n'est pas adopté.)

(M. Claude Bérit-Débat remplace M. Jean-Pierre Caffet au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BÉRIT-DÉBAT vice-président

Article 1^{er} *quinquies* (nouveau)

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2121-4 est ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 2121-4. – Pour l'organisation des services ferroviaires mentionnés à l'article L. 2121-3, la région peut passer directement des conventions de délégation de service public avec SNCF Mobilités, ou attribuer tout ou partie de ces conventions par voie de mise en concurrence, ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires titulaires de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10.
- ④ « Chaque convention de délégation fixe les conditions d'exploitation et de financement de ces services.
- ⑤ « Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑥ 2° Le 1° de l'article L. 2141-1 est complété par les mots : « et de l'article L. 2121-4 ».
- ⑦ II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 1^{er} *quinquies*, issu d'un amendement de Mme la corapporteur, prévoit l'ouverture à la concurrence totale ou partielle des conventions de délégation de service public régissant les transports ferroviaires organisés par les régions, au 1^{er} janvier 2019. Il s'agit, pour Mme la corapporteur, de mettre ainsi fin au monopole de SNCF Mobilités.

Cet article appelle plusieurs remarques de fond.

D'une part, il tend à inscrire dans la loi une certaine interprétation du règlement du Parlement européen et du Conseil européen du 23 octobre 2007 relatif au service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit « règlement OSP », pour « obligations de service public ». Selon cette interprétation, ce seraient les régions qui décideraient de l'opérateur ferroviaire en charge des TER sur leurs territoires.

Toutefois, selon le règlement OSP, cette compétence décisionnelle relève soit de l'État, soit de la région. En l'état actuel de la réglementation, l'État, par le biais de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, et de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, ou loi SRU, attribue le monopole du transport régional ferroviaire à

la SNCF... Les régions ne disposent donc aucunement de cette compétence! L'adoption de cet article entraîne donc *de facto* la modification de ces deux lois et anticipe l'adoption du projet de loi NOTRe.

D'autre part, nous estimons que, si la Commission européenne impose l'ouverture à la concurrence, cette mesure reste une probabilité, et non une réalité. C'est d'ailleurs le sens de l'amendement de Mme la corapporteur. Celle-ci, à l'origine de l'article 1^{er} *quinquies*, prédit que « cette mesure finira par être imposée à l'échelle européenne et doit être préparée le plus en amont possible. ». Nous ne sommes pas d'accord : ce n'est pas une fatalité!

Souvent, chers collègues de l'UMP, vous nous reprochez d'aller trop loin dans les transpositions et vous nous invitez à nous contenter d'une transposition *a minima*. Or, cette fois, vous nous demandez d'anticiper!

Nous pensons, au contraire, qu'il n'y a aucune raison pour que la France accélère le processus, surtout au vu des résultats d'une telle politique sur le fret ferroviaire – franchement, ce n'est pas une réussite pour notre territoire!

Nous sommes d'accord sur les conséquences catastrophiques de la libéralisation des autocars sur le transport ferroviaire, mais « faire plus de concurrence pour se protéger de la concurrence », comme le propose Mme la corapporteur est, d'abord, une erreur économique et sociale, ensuite, une source de reculs sur l'aménagement du territoire, enfin, une dégradation de service public pour les usagers.

Par conséquent, nous ne pouvons approuver une telle position.

M. le président. La parole est à M. Christian Favier, sur l'article.

M. Christian Favier. Cet article a été ajouté par la commission spéciale du Sénat, à mon grand regret.

Dans le rapport de nos collègues, il est indiqué que « la concurrence entre ces deux modes de transport, ferroviaire et routier, va être accrue, et l'attractivité du transport ferroviaire ne pourra être maintenue ». Nous partageons pleinement ce constat et nous aurons l'occasion de l'explicitier davantage lorsque nous aborderons l'article 2.

Toutefois, notre accord s'arrête là, car nous sommes totalement opposés aux conclusions et préconisations figurant dans cet article 1^{er} *quinquies*.

En effet, la solution proposée pour mieux répondre à la concurrence déloyale du car consiste à libéraliser encore davantage le transport ferroviaire et à anticiper un peu plus l'application du règlement OSP à ce secteur, comme vient de le rappeler ma collègue Évelyne Didier.

Après le transport de marchandises en 2003 et les services internationaux de voyageurs en 2010 – le tout au travers des paquets ferroviaires successifs –, la majorité sénatoriale propose donc d'accélérer encore un peu plus le calendrier de la libéralisation du transport national de voyageurs, conformément aux injonctions de la Commission européenne, en mettant fin au monopole exercé par l'entreprise publique SNCF sur les TER.

Pour rappel, en Europe, le secteur ferroviaire suscite un chiffre d'affaires de 73 milliards d'euros et emploie 800 000 personnes. Il bénéficie d'investissements considérables de la part des autorités publiques : en 2009, quelque 20 milliards d'euros ont été versés au titre des obligations de

service public et 26 milliards d'euros au profit des infrastructures. Les trains régionaux représentent 15 % du transport ferroviaire hexagonal, avec 800 000 usagers empruntant chaque jour les 5 700 TER. Il s'agit donc d'un marché colossal suscitant naturellement bien des appétits...

Quel est le bilan des premières phases de libéralisation du secteur ferroviaire? Je m'appuierai en partie sur le rapport d'information de notre collègue Roland Ries relatif aux enjeux du quatrième paquet ferroviaire : pour lui, ce qui est proposé « ne prend malheureusement pas en compte les leçons économétriques de la libéralisation pratiquée dans le domaine du fret ferroviaire : contrairement à ce qui était attendu, la concurrence n'a joué aucun rôle positif en faveur de la modalité ferroviaire, dont les déterminants doivent être cherchés ailleurs. [...]

Tendant à condamner les liaisons peu rentables lorsqu'elle est pratiquée sans restriction, la libéralisation des chemins de fer doit prendre en compte l'expérience malencontreuse du fret pour préserver les liaisons de voyageurs obéissant à des impératifs de service public. »

En proposant une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019, vous refusez de voir ce bilan négatif et continuez à démanteler le service public ferroviaire. Bien entendu, nous ne sous-estimons pas les difficultés rencontrées par les usagers sur de nombreux trajets. Toutefois, il nous semble évident que seul un investissement public fort permettrait de relever le défi des transports de demain.

Si cet article est adopté, l'ouverture à la concurrence se traduira sans aucun doute par une hausse des tarifs, une qualité de service amoindrie et une dégradation des conditions sociales des salariés.

On le sait, la mise en concurrence favorise les entreprises les moins-disantes et, par là même, le *dumping* social. De même, il est plus que probable que les lignes les moins « rentables » seront rapidement abandonnées, au risque de créer de véritables déserts ferroviaires dans de nombreuses régions.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre cet article extrêmement dangereux.

M. le président. La parole est à Mme Annie David, sur l'article.

Mme Annie David. Nous nous opposons frontalement à cet article 1^{er} *quinquies*, qui ouvre aux régions la possibilité, comme viennent de le rappeler mes collègues, d'attribuer tout ou partie des conventions de délégation de service public de la SNCF aux entreprises ferroviaires privées par voie de mise en concurrence.

Pour nous, la casse des services publics de transport ferroviaire n'est pas une fatalité. Nous résisterons à chacune des attaques portées contre nos services publics de transport.

Derrière cette mise en concurrence des lignes de transport régional se cachent non seulement des conséquences dramatiques pour les personnels cheminots, mais aussi – plus grave encore – une attaque contre les usagers bénéficiant des tarifs sociaux mis en œuvre par les élus de certaines régions pour leur permettre de se déplacer.

Bien que je n'en sois pas élue, je prendrai l'exemple de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou PACA. Les élus de la majorité socialiste et du Front de gauche ont mis en place un abonnement de quinze euros par an permettant aux collégiens, lycéens, étudiants, apprentis, stagiaires de la formation professionnelle et élèves des filières sanitaires et sociales de

moins de vingt-six ans de bénéficier d'une réduction de 100 % du coût du trajet domicile-lieu d'études ou domicile-lieu de stage et de 50 % sur tous les autres trajets, qu'il s'agisse du ferroviaire ou de l'autobus.

Il s'agit d'une mesure de justice sociale pour les jeunes qui rencontrent de nombreuses difficultés financières pour assurer le financement de leurs études. Demain, ces jeunes de la région PACA pourront-ils toujours bénéficier de ce tarif social avec l'attribution des conventions de délégation de service public aux entreprises ferroviaires privées ?

Il est nécessaire de tout faire pour permettre aux régions qui le souhaitent de mettre en place des dispositifs de soutien aux personnes les plus fragiles et en tout premier lieu aux jeunes. Or l'article 1^{er} *quinquies* prévoit que chaque convention de délégation fixera les conditions d'exploitation et de financement de ces services. Quelles certitudes avons-nous que les tarifs sociaux seront préservés dans une gestion dévolue aux entreprises privées ?

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, nous sommes totalement opposés à cet article 1^{er} *quinquies*, qui organise la mise en concurrence des TER dans nos régions.

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

L'amendement n° 3 est présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

L'amendement n° 391 est présenté par M. Guillaume, Mme Bricq, M. Filleul, Mmes Emery-Dumas et Génisson, MM. Bigot, Cabanel, Marie, Masseret, Raynal, Richard, Sueur, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés.

L'amendement n° 423 est présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

L'amendement n° 768 est présenté par MM. Ravier et Rachline.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, pour présenter l'amendement n° 3.

M. Jean-Pierre Bosino. Dans la logique des propos que viennent de tenir mes collègues, le groupe CRC est opposé à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire national de voyageur.

Nous ne partageons pas l'idée selon laquelle cette ouverture permettra de réduire les coûts et d'améliorer la qualité de service du transport ferroviaire, ni qu'elle aidera à en préserver l'attractivité par rapport au transport routier.

À cet égard, la dernière note de France Stratégie nous vend l'ouverture à la concurrence comme une aubaine pour les usagers et pour les collectivités locales, et cela comme par magie, sans réelle démonstration.

Toutefois, l'incantation ne suffit pas ! Il est tout aussi inutile de s'appuyer sur des exemples étrangers, tant les disparités sont grandes entre États européens – quitte à prendre un exemple, pourquoi pas celui de la Grande-Bretagne et des catastrophes spectaculaires induites par la privatisation...

Ce que nous pouvons vous dire, c'est que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2007 est un exemple de l'échec du « tout concurrence ». Il en est de même de l'ouverture à la concurrence de nos grands services publics en réseaux.

Les réformes successives de nos grands services publics et le désengagement de l'État des grandes politiques nationales ont poussé à une fragmentation du territoire. Ainsi, les termes « péréquation », « égalité », « unité » et « aménagement équilibré du territoire » ont laissé la place à ceux de « compétitivité », « attractivité », « métropolisation », « pôle d'excellence », « rentabilité »... La notion même de service public est en passe d'être dépassée, pour être remplacée par celle de service au public.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que cela n'est acceptable ni pour les usagers ni pour les citoyens. Ces derniers sont attachés à l'entreprise SNCF ; ils ont conscience de l'extraordinaire réseau que des politiques volontaristes ont réussi à construire. Aujourd'hui, c'est non pas de concurrence, mais de financements pérennes et massifs que le train a besoin, afin de régénérer et de développer notre réseau ferroviaire.

Nous estimons que la finalité du système ferroviaire ne doit pas être la concurrence, ni même l'émergence de nouveaux opérateurs. Son objectif doit être de répondre aux besoins grandissants des usagers d'un transport de qualité, fiable, ponctuel et en toute sécurité, ainsi que de contribuer, par le rééquilibrage modal, à la nécessaire transition écologique.

C'est pourquoi nous proposons la suppression de cet article.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour présenter l'amendement n° 391.

M. Jean-Jacques Filleul. L'article 1^{er} *quinquies* vise à ouvrir à la concurrence, à partir de 2019 et sans expérimentation préalable, l'exploitation des lignes TER par voie de conventions avec les régions. Nous retrouvons ici un débat plusieurs fois abordé lors de l'examen de la loi portant réforme ferroviaire, votée l'été dernier.

Cette loi, il faut le rappeler, répond aux enjeux les plus cruciaux de notre système ferroviaire par la création d'un pôle public unifié, l'amélioration de la qualité de l'organisation et du service ferroviaire, pour mieux répondre aux besoins des usagers, l'assainissement progressif de la situation financière du secteur, enfin, la création d'un cadre social harmonisé et d'une convention collective de branche commune à l'ensemble des entreprises et des salariés.

Il convient maintenant de s'attacher à la mise en œuvre de cette loi et non d'anticiper une ouverture à la concurrence dont le calendrier n'est toujours pas arrêté au niveau européen et fait l'objet de discussions dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire.

Le Parlement européen a d'ailleurs choisi de repousser l'échéance de mise en concurrence des lignes conventionnées de 2019 à 2022. Par ailleurs, les modalités d'ouverture à la concurrence ne sont pas non plus définies et restent à négocier.

Il est aujourd'hui nécessaire de mettre en œuvre la réforme ferroviaire, préalable indispensable à l'ouverture à la concurrence qui sera définie dans le quatrième paquet. En effet, sans

préparation préalable, nous risquons de reproduire l'erreur déjà commise avec l'ouverture du fret, dont nous connaissons tous aujourd'hui le résultat.

Pour ces raisons, nous proposons, par cet amendement, de supprimer cet article.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour présenter l'amendement n° 423.

M. Joël Labbé. Cet amendement a également pour objet la suppression de l'article 1^{er} *quinquies*, introduit par notre corapporteur lors des travaux de la commission spéciale.

Nous nous opposons à une ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire national de voyageurs, en l'absence de toute concertation préalable.

Nous doutons qu'une telle ouverture puisse remplir ses objectifs, en termes tant de qualité de service que de tarifs. Réalisée en parallèle de la libéralisation des autocars, cette mesure risque fort d'isoler des pans entiers du territoire national, dont la desserte ne sera pas jugée rentable par les acteurs privés chargés d'assurer ces services.

M. le président. L'amendement n° 768 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Au travers de l'article 1^{er} *quinquies*, la commission spéciale a souhaité autoriser une ouverture à la concurrence partielle ou totale des délégations de service public régissant les transports ferroviaires régionaux à partir du 1^{er} janvier 2019.

Cette ouverture à la concurrence présente en effet de nombreux avantages : amélioration du service rendu, meilleure maîtrise des coûts de production du service ferroviaire et meilleure information des autorités organisatrices de transport.

Il faut désormais anticiper une échéance qui s'imposera à nous à compter du 1^{er} décembre 2019, afin, justement, de ne pas connaître de nouveau les difficultés rencontrées lors de la libéralisation du fret ferroviaire, qui avait été réalisée sans anticipation.

Nous préférons nous donner le temps nécessaire pour anticiper et mettre en place cette ouverture à la concurrence à partir du 1^{er} janvier 2019.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Le débat a été pleinement éclairé par nombre d'arguments.

Si l'anticipation est une qualité – il ne s'agit pas de ne pas anticiper des changements à venir –, anticiper ce qui n'est pas encore certain peut entraîner une forme de déséquilibre.

En l'espèce, le quatrième paquet ferroviaire est encore en discussion. Le vote du Parlement européen intervenu en 2014 a reporté à 2022 l'ouverture à la concurrence dans ce secteur. Les accords politiques ne sont pas finalisés, et l'échéance de 2019 n'est pas encore stabilisée. Certains, à Bruxelles, lui préfèrent celle de 2022. Dans l'attente de la finalisation de ces accords, il me semble préférable de ne pas se précipiter et de ne pas trop anticiper.

C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis favorable sur ces amendements identiques de suppression.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Il s'agit d'un point important parmi les ajouts introduits dans ce texte par la commission spéciale.

L'été dernier, j'ai voté, avec les membres de mon groupe, la loi portant réforme ferroviaire. Or nous avons eu à l'époque une impression d'inachevé. Nous avons eu le sentiment que l'on faisait le pari d'un groupe quasi intégré, qui respectait les contraintes européennes, mais gérait le réseau et le transport, tout en se modernisant dans l'intérêt des cheminots, pour permettre la continuité d'un outil de travail au service de nos concitoyens, à un coût assurant sa pérennité : tel est, selon moi, le véritable enjeu.

Nous avons voté cette réforme en pensant qu'elle était une chance pour le ferroviaire, malgré les difficultés, voire colossales, efforts d'adaptation qu'elle nécessitait en interne, aux yeux de l'ensemble des organisations syndicales. Il s'agit d'un défi à relever, nous en avons conscience.

Si, à l'époque, cette réforme nous a laissé un goût d'inachevé, c'est parce que nous avons conscience d'avoir encore une fois repoussé la principale échéance, pas si lointaine, monsieur le ministre, de l'ouverture à la concurrence.

Si nous continuons à nier sa réalité, nous ne rendrons service ni aux cheminots ni à la SNCF, qui a besoin de se préparer à ce qui interviendra un jour.

Monsieur le ministre, notre désaccord est simple. D'un côté, vous avez raison, nous sommes encore dans l'attente du quatrième paquet ferroviaire. De l'autre, un règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs prévoit que, à compter du 3 décembre 2019 – j'y insiste –, « toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public ferroviaire par voie de mise en concurrence ». C'est déjà un élément du droit européen !

Ainsi la commission spéciale propose-t-elle un léger changement, à savoir le remplacement de la date du 3 décembre 2019 par celle du 1^{er} janvier 2019, onze mois plus tôt. Une telle modification n'est donc pas d'une portée considérable ! Elle revient simplement à dire à tous les acteurs du monde ferroviaire, qui est très apprécié sur ces travées, quelles que soient les régions d'origine de nos collègues – le débat de tout à l'heure l'a montré – qu'il faut se préparer.

En la matière, deux attitudes sont possibles. Soit on attend la décision européenne, qui tombera un jour, soit les régions et la SNCF commencent à préparer une telle évolution.

Nous privilégions cette seconde démarche, qui est également, d'une certaine manière, protectrice pour le monde ferroviaire, même si elle peut apparaître comme un élément de perturbation. Plutôt que de voir arriver la déferlante, un jour, des « trains de l'étranger », il s'agit de réfléchir à l'adaptation de la SNCF, à la manière dont l'entreprise peut relever le défi. En avançant de onze mois l'échéance, on signifie à la SNCF et à tous les acteurs ferroviaires qu'il faut se préparer.

Très franchement, nous le constatons lors de nos discussions, les régions ont d'ores et déjà à l'esprit que la SNCF, pour bâtir son avenir, doit se confronter aux autres plutôt que de subir. Nous nous contentons de dire : ne faisons pas l'autruche, ouvrons doucement les yeux. C'est un change-

ment, certes, mais nous pensons qu'il est utile, car il rendra service au monde ferroviaire, en montrant que cette évolution est une réalité qu'il faut préparer tout doucement.

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

M. Michel Raison. J'encourage mes collègues à ne surtout pas voter ces amendements identiques, car cet article est fondamental.

Je voudrais tout d'abord tordre le cou à cette vieille comparaison entre le fret ferroviaire et le transport de voyageurs. Si le fret est un échec, notamment en France, c'est pour plusieurs raisons, qui ne se limitent pas à l'ouverture à la concurrence.

La première raison, c'est que 70 % à 80 % du fret se pratiquent sur de courtes distances. Bien évidemment, la concurrence avec les poids lourds se fait donc en faveur de ces derniers.

La seconde raison, c'est que la SNCF a toujours privilégié – c'est son problème – les sillons voyageurs par rapport aux sillons frets, ce qui crée une incertitude permanente concernant la façon dont le fret sera réalisé par voie de chemin de fer. C'est la raison pour laquelle les clients délaissent la SNCF et ses mauvaises habitudes.

Pour ce qui concerne le transport de voyageurs, la SNCF est l'une des meilleures entreprises ferroviaires d'Europe, et nous en sommes fiers. Pour autant, introduire un peu de concurrence dans les transports régionaux ne pourrait être que profitable à nos finances publiques. Lorsque les régions négocient avec la SNCF pour transporter leurs voyageurs, elles sont confrontées à une attitude en quelque sorte dictatoriale, l'entreprise exigeant des prix parfois considérables, difficiles à discuter.

L'idée selon laquelle cette ouverture à la concurrence présenterait un danger en matière de sécurité est une hérésie. Les régions maîtrisent les cahiers des charges et le suivi du transport ferroviaire. Il n'existe donc absolument aucun risque.

Par conséquent, l'article 1^{er} *quinquies*, sur lequel la commission spéciale a très bien travaillé, est particulièrement important. J'encourage donc tous mes collègues à rejeter ces amendements de suppression.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Malgré toute l'amitié que je porte à mon collègue Michel Raison, je ne le suivrai pas sur ce sujet. Au contraire, j'irai dans le sens de mes collègues ayant déposé les amendements de suppression de cet article.

M. le président de la commission spéciale a évoqué le projet de loi que nous avons examiné dans le cadre de la réforme ferroviaire. Nous n'étions alors pas très nombreux dans l'hémicycle, il est également bon de s'en souvenir.

Après les échecs rencontrés en matière de fret ferroviaire, et parce que j'ai beaucoup de respect et de reconnaissance envers l'ensemble des hommes et des femmes cheminots, qui sont attachés à l'histoire du rail, à la « bataille du rail », si j'ose dire, je voterai pour les amendements identiques de suppression de l'article 1^{er} *quinquies*.

M. le président. La parole est à Mme Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Je souhaite simplement apporter une précision, dans la mesure où nous avons évoqué de nombreuses dates.

Une échéance est d'ores et déjà fixée, celle du 3 décembre 2019, pour les services conventionnés, à savoir les TER, les trains express régionaux, et les TET, les trains d'équilibre du territoire. Il est bon, aujourd'hui, par cet article, d'anticiper l'ouverture à la concurrence, sachant que, pour les services commerciaux, aucune date n'est encore fixée.

M. le président. La parole est à M. Marc Daunis, pour explication de vote.

M. Marc Daunis. Le principe de l'ouverture à la concurrence est acquis, puisqu'il va s'imposer. Quant au quatrième paquet ferroviaire, cela a été rappelé par M. le ministre, il doit encore être déterminé.

Chers collègues de la majorité sénatoriale, je ne comprends donc pas votre acharnement à vouloir « gagner » onze mois, dans un secteur aussi complexe et mouvant. Il s'agit non pas de faire l'autruche, mais, au contraire, d'essayer de se préparer dans les meilleures conditions. Je ne vois donc pas là un article favorisant l'anticipation, mais bien plutôt une précipitation et une improvisation de mauvais aloi, qui semblent plus idéologiques que pragmatiques.

Je souhaite donc que nous adoptions ces amendements de suppression.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 3, 391 et 423.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable et que celui du Gouvernement est favorable.

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^o 122 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n^o 1013, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

La parole est à Mme Annie David.

Mme Annie David. Depuis 2003, le fret international du réseau transeuropéen a été ouvert à la concurrence. Cette dynamique européenne s'est poursuivie en 2006, avec une mesure identique pour le transport ferroviaire de marchandises. Enfin, depuis 2009, le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage, a également été ouvert à la concurrence.

Certains ont en ligne de mire une libéralisation totale du transport des voyageurs dès 2019, voire 2017. Nous y sommes fortement opposés.

Au-delà de notre refus de privatiser des lignes de service public, comment se fait-il que, dix ans après l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, aucune évaluation sérieuse n'ait été réalisée pour mesurer ses effets sur les tarifs des billets, la qualité du service, les conditions de travail des agents et la maintenance des lignes ?

Pourtant, les exemples qu'offrent les pays européens les plus avancés dans le processus de libéralisation du domaine ferroviaire témoignent des conséquences néfastes de l'ouverture à la concurrence pour le développement social des pays de l'Union européenne.

Nous avons en mémoire l'exemple britannique, que vient d'évoquer notre collègue Jean-Pierre Bosino, ainsi que l'exemple espagnol, lesquels ont conduit à de nombreux accidents dramatiques, à la suite de la réduction continue des moyens affectés à la maintenance et à la sécurité.

On nous rétorquera que l'ouverture à la concurrence du fret et du transport de voyageurs a été une réussite en Allemagne et en Suède.

Alors, plutôt que de choisir les exemples qui, selon nos positions respectives, nous conviennent le mieux, demandons à l'Union européenne de réaliser un bilan contradictoire de l'ouverture à la concurrence dans l'ensemble des pays européens. Ce bilan permettrait de vérifier si la libéralisation des transports n'a pas conduit à la suppression d'emplois dans ces pays. Il permettrait aussi de nous assurer que les territoires sont mieux desservis et que la qualité du service rendu s'est améliorée depuis l'ouverture à la concurrence. Il autoriserait enfin l'évaluation du bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire en Europe.

Nous ne pouvons continuer à transposer à l'aveugle de telles mesures dans notre droit interne. Nous devons être capables d'évaluer les directives pour, ensuite, renégocier celles qui ont pour effet de dégrader la qualité de nos services publics.

Tel est le sens de cet amendement, que je vous propose, mes chers collègues, d'adopter.

M. le président. L'amendement n° 1679, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

peut passer

par le mot :

passe

et le mot :

attribuer

par le mot :

attribue

II. – Après l'alinéa 5

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

III. – Alinéa 6

Remplacer la référence :

et de l'article L. 2121-4

par les références :

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel et de cohérence.

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

L'amendement n° 582 rectifié est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 928 est présenté par M. Joyandet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La région, pour l'organisation des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires mentionnés à l'article L. 2121-3, attribue des conventions de délégation de service public, ouvertes à l'ensemble des entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national, par voie de mise en concurrence.

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

La parole est à M. Alain Joyandet, pour présenter l'amendement n° 928.

M. Alain Joyandet. Cet amendement est défendu, monsieur le président.

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

L'amendement n° 389 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 944 est présenté par M. Joyandet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Remplacer l'année :

2019

par l'année :

2017

L'amendement n° 389 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Alain Joyandet, pour présenter l'amendement n° 944.

M. Alain Joyandet. Cet amendement est défendu.

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

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

L'amendement n° 1432 rectifié est présenté par M. Zocchetto et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants - UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Remplacer l'année :

2019

par l'année :

2018

La parole est à M. Hervé Maurey, pour présenter l'amendement n° 570 rectifié.

M. Hervé Maurey. Vous le savez, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire est prévue au 3 décembre 2019. La commission spéciale a décidé d'avancer cette échéance au 1^{er} janvier de la même année, ce qui me paraît une très bonne chose.

Pour ma part, je suggère, avec les cosignataires de cet amendement, que l'échéance soit avancée au 1^{er} janvier 2018, non pas par faire une course au plus rapide, mais simplement parce que je crois que nous avons tout intérêt à anticiper l'ouverture à la concurrence et à la préparer.

L'ouverture à la concurrence, dans les pays où elle a déjà été mise en œuvre, a produit des effets tout à fait positifs en termes d'augmentation du trafic. Je rappelle que le trafic s'est accru de 27 % en Allemagne à la suite de l'ouverture à la concurrence. Je rappelle également que l'ouverture à la concurrence a permis de développer la compétitivité...

Mme Annie David. Et au Royaume-Uni ?

M. Hervé Maurey. ... et, par là même, de réduire de manière sensible les subventions publiques attribuées au secteur ferroviaire.

Plutôt que de faire preuve d'attentisme, voire d'adopter une posture négative, il me semble que nous avons tout intérêt à nous engager sur la voie de l'ouverture avec détermination, en anticipant l'échéance.

M. le président. La parole est à M. Michel Canevet, pour présenter l'amendement n° 1432 rectifié.

M. Michel Canevet. Il est défendu, monsieur le président.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Le dispositif de l'amendement n° 1013 est une injonction faite au Gouvernement. Donc, cet amendement, madame David, n'est pas constitutionnel et il reçoit un avis défavorable.

Concernant l'amendement n° 928, je suis réservée sur la nécessité d'une telle mesure puisqu'il n'existe aujourd'hui pas de monopole sur les services routiers, comme le reconnaît d'ailleurs l'auteur de l'amendement dans l'objet. L'avis est défavorable.

L'amendement n° 944 tend à avancer au 1^{er} janvier 2017 l'entrée en vigueur de l'ouverture à la concurrence, partielle ou totale. Pour les raisons que nous venons d'évoquer longuement, vous comprendrez, monsieur Joyandet, que nous nous en tenions volontairement au 1^{er} janvier 2019 et que nous considérons qu'en retenant la date du 1^{er} janvier 2017 le délai soit un peu court. Nous ne tenons pas du tout à reproduire les erreurs que nous avons faites lorsque nous avons libéralisé, dans la précipitation, le fret ferroviaire. La commission est défavorable à cet amendement.

Elle est également défavorable, pour les mêmes raisons, aux amendements n° 570 rectifié et 1432 rectifié, qui tendent à fixer la date d'ouverture à la concurrence au 1^{er} janvier 2018.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Pour les raisons juridiques évoquées par la commission, le Gouvernement demande aux auteurs de l'amendement n° 1013 de bien vouloir le retirer. À défaut, il émettra un avis défavorable.

Par esprit de cohérence, et sans revenir sur les arguments de fond déjà avancés, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1679.

J'en viens à l'amendement n° 928. Il ne semble pas utile, compte tenu de la réalité des choses, de préciser qu'il faille une « mise en concurrence ». Si la concurrence n'existait pas, l'autorité compétente en la matière pourrait dénoncer cette situation. J'ajoute que l'objet de cet amendement souligne qu'il y a bien une mise en concurrence de fait dans ce type de situation. Le Gouvernement demande donc à l'auteur de cet amendement de bien vouloir le retirer. À défaut, il y sera défavorable.

Pour les amendements tendant à avancer la date de mise en concurrence – les amendements n° 944, 570 rectifié et 1432 rectifié –, le Gouvernement, par esprit de cohérence avec sa position exprimée précédemment, émet un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1013.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1679.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 928.

M. Alain Joyandet. Je le retire, monsieur le président, et je retire également l'amendement n° 944 !

M. le président. Les amendements n^{os} 928 et 944 sont retirés.

La parole est à M. Hervé Maurey.

M. Hervé Maurey. L'échéance du 1^{er} janvier 2018 prévue par l'amendement n^o 570 rectifié me paraissait un bon compromis entre la date du 1^{er} janvier 2019, adoptée par la commission spéciale, et celle du 1^{er} janvier 2017, proposée par Alain Joyandet. C'était une position de centriste, bien mesurée, bien équilibrée.

Néanmoins, je me rallie à la position exprimée par la commission spéciale et, notamment, son excellent président. Fixer l'échéance au 1^{er} janvier 2019 est déjà un premier pas, significatif et appréciable. Je retire donc l'amendement n^o 570 rectifié, ainsi que l'amendement n^o 1432 rectifié.

M. le président. Les amendements n^{os} 570 rectifié et 1432 rectifié sont retirés.

Je mets aux voix l'article 1^{er} *quinquies*, modifié.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

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^o 123 :

Nombre de votants	335
Nombre de suffrages exprimés	335
Pour l'adoption	197
Contre	138

Le Sénat a adopté.

Article additionnel après l'article 1^{er} *quinquies*

M. le président. L'amendement n^o 1015, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Afin de contribuer à améliorer le droit à la mobilité, nous proposons, à travers cet amendement, de modifier le code des transports, en ajoutant un aspect qui nous semble important et qui, pour l'heure, fait cruellement défaut.

En effet, il est précisé à l'article L. 3221-1 du code des transports que tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment les transporteurs routiers de marchandises, commissionnaires de transport ou loueurs de véhicules industriels avec conducteur, est tenu d'offrir ou de pratiquer un prix qui permette de couvrir à la fois : les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ; les charges de carburant et d'entretien ; les amortissements ou les loyers des véhicules ; les frais de route des conducteurs de véhicules ; les frais de péage ; les frais de documents de transport et les timbres fiscaux ; et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise. Nous proposons d'ajouter « les charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes ».

En effet, au moment où vous entendez développer massivement le secteur des transports routiers, la question des coûts d'infrastructures ne peut être éludée.

Il serait totalement aberrant que les nouveaux « services » que vous promettez ne s'acquittent pas d'une participation à ces coûts. À défaut, les prix affichés risqueraient de participer à un *dumping* économique. Ces nouveaux services se grefferaient de façon presque clandestine sur des services existants pour se développer, mais sans en subir le coût réel.

Au regard des modifications importantes que vous envisagez d'introduire par votre projet de loi dans le paysage national des transports, il nous paraît primordial de faire évoluer le code des transports pour s'adapter à ces changements.

Sans cet amendement, le modèle économique ne serait pas juste et risquerait de favoriser un mode de transport au détriment d'autres.

Il s'agit donc de mettre l'ensemble des acteurs du transport sur un pied d'égalité afin de ne pas favoriser une certaine distorsion. C'est un sujet que nous avons déjà abordé dans cet hémicycle sous d'autres formes et que nous réintroduisons *via* cette modification du code des transports.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission a émis un avis défavorable. Les charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes ne sont aujourd'hui pas directement assumées par les prestataires de transports publics routiers de marchandises. Il n'est donc pas logique qu'ils répercutent ces charges sur le prix de leurs prestations.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Christine Prunaud, pour explication de vote.

Mme Christine Prunaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, chacun l'aura bien compris, cet amendement permet de préparer l'avenir.

En effet, lorsque l'on parle de compétitivité entre les différents modes de transports des marchandises et des personnes, on ne prend pas en compte les mêmes coûts. Que ce soit par le train et même par l'avion, le coût des infrastructures utilisées par le transporteur est inscrit dans le coût global de la prestation.

Ainsi, le coût des voies ferrées, les pistes d'aviation, les gares et les aéroports, notamment, sont pris en compte et incorporés dans les éléments associés pour définir la tarification du transport. Or, lorsqu'il s'agit du transport routier, ce coût des

infrastructures et des services d'entretien et de gestion n'est jamais inclus dans le prix, comme s'il était gratuit, alors qu'en fait il est laissé à la charge des autres utilisateurs du réseau routier.

Il est d'ailleurs symptomatique que dans la liste des charges devant être prises en compte pour couvrir les frais d'un transporteur routier, tels que définis à l'article L. 3221-1 du code des transports, le coût des infrastructures routières n'existe pas. C'est gratuit, semble-t-il. Or, chacun sait que lorsque c'est gratuit, c'est qu'en fait quelqu'un d'autre paie! (*M. Robert del Picchia s'exclame.*)

Dans ces conditions, comment voulez-vous développer des modes de transports alternatifs au tout-routier si les autres transporteurs sont, eux, plombés par des coûts que les routiers ne supportent pas?

Cette question des modes de transport est d'autant plus importante que derrière elle il n'y a pas seulement un problème de compétitivité, il y a aussi des enjeux écologiques, de santé publique et de sécurité routière qui ne sont pas pris en compte. Il faut donc donner aux transports alternatifs une chance de trouver leur place, à égalité avec le transport routier en termes de compétitivité économique.

Cette question est particulièrement d'actualité avec le présent projet de loi, qui se fixe comme objectif de développer dans notre pays une nouvelle offre de transports voyageurs par la route, offre qui viendra notamment concurrencer le train.

Certes, pour le moment, nous le savons tous, nous n'avons pas trouvé l'outil législatif qui permettrait la prise en compte du coût des infrastructures routières, mais il nous semble que l'objectif doit être tenu et réaffirmé.

Aussi, à travers cet amendement qui vise à inscrire dans le code des transports que le prix d'un transport routier devra prendre en compte les charges d'entretien des infrastructures et des coûts externes, nous créons les conditions afin que, dès que nous l'aurons trouvé, nous puissions mettre en œuvre rapidement l'outil de calcul de ces charges et des redevances permettant de les couvrir.

C'est le sens de cet amendement. Voilà pourquoi nous voterons en sa faveur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1015.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 2

① I. – Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

② « Section 3

③ « Services librement organisés

④ « Sous-section 1

⑤ « Ouverture et modification des services

⑥ « Art. L. 3111-17. – Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers non urbains.

⑦ « Art. L. 3111-17-1 (*nouveau*). – Toute liaison entre deux points d'arrêt séparés par une distance inférieure ou égale à 200 kilomètres fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires

et routières, préalablement à son ouverture ou à sa modification. L'autorité en informe sans délai les autorités organisatrices de transport concernées et publie cette information.

⑧ « Une autorité organisatrice de transport peut, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-18, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné.

⑨ « Art. L. 3111-18. – I. – L'autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de son projet d'interdiction ou de limitation du service dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3111-17-1. Sa saisine est motivée et rendue publique.

⑩ « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine. L'autorité de régulation peut décider de prolonger d'un mois ce délai, par décision motivée. À défaut d'avis rendu dans ces délais, l'avis est réputé favorable.

⑪ « Lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de limiter un service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propose à l'autorité organisatrice de transport la mise en place à cet effet de règles objectives, transparentes et non discriminatoires.

⑫ « II. – Le cas échéant, l'autorité organisatrice de transport publie sa décision d'interdiction ou de limitation dans un délai d'une semaine à compter de la publication de l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

⑬ « Art. L. 3111-18-1 (*nouveau*). – En l'absence de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières par une autorité organisatrice de transport, un service mentionné au premier alinéa de l'article L. 3111-17-1 peut être assuré à l'issue du délai de deux mois mentionné au premier alinéa du I de l'article L. 3111-18.

⑭ « En cas de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, le service peut être assuré à l'issue du délai d'une semaine mentionné au II de l'article L. 3111-18, dans le respect de la décision d'interdiction ou de limitation de l'autorité organisatrice de transport.

⑮ « Art. L. 3111-19. – Dans la région d'Île-de-France, les services exécutés sur une distance supérieure à un seuil fixé par décret sont considérés comme des services non urbains pour l'application de la présente section.

⑯ « Les services assurés entre la région d'Île-de-France et les autres régions sont considérés comme des services non urbains pour l'application de la présente section.

⑰ « Sous-section 2

- 18 « Dispositions relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
- 19 « Art. L. 3111-20. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières veille, dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes, à la cohérence de l'offre de services de transport collectifs, à la satisfaction des besoins, au bon fonctionnement des services institués et organisés par les autorités organisatrices de transport et au développement de l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants.
- 20 « Art. L. 3111-21. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés. Ce rapport rend compte des investigations menées par l'autorité et effectue le bilan des interdictions et limitations décidées en vue d'assurer la complémentarité de ces services avec les services publics.
- 21 « Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement.
- 22 « Art. L. 3111-21-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier et ferroviaire de personnes. Elle peut notamment, par une décision motivée, imposer la transmission régulière d'informations par les entreprises de transport public routier de personnes, par les entreprises ferroviaires et par les entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes.
- 23 « À cette fin, les entreprises de transport public routier de personnes, les entreprises ferroviaires et les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes sont tenues de lui fournir les informations statistiques concernant l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés.
- 24 « Art. L. 3111-33 à L. 3111-24. – (Supprimés)
- 25 « Sous-section 3
- 26 « Modalités d'application
- 27 « Art. L. 3111-25. – Les modalités d'application de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'État. »
- 28 II (nouveau). – Le I n'est pas applicable à Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

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

Mme Éliane Assassi. La dérégulation des services de transport par autocar en dehors des zones urbaines a souvent été présentée comme étant l'une des grandes mesures qui permettrait de libérer l'activité économique et de faciliter les déplacements des salariés. Il faut reconnaître que cette disposition présente toutes les apparences du bon sens et de la modernité.

En effet, quoi de plus naturel que de vouloir donner aux salariés éloignés des moyens de transports collectifs la possibilité de bénéficier de la souplesse qu'offrent les déplacements en autocar ?

Pourtant, comme le diable se niche dans les détails, le bon sens et la modernité masquent parfois une réalité moins heureuse.

Il est, par exemple, proposé de dessaisir les autorités organisatrices de transport de leur pouvoir d'apprécier la légitimité de l'ouverture d'une ligne d'autocar au regard de la cohérence de l'offre et des enjeux du développement des territoires. Elles ne pourraient donc saisir l'autorité de régulation que si elles estimaient que l'ouverture de lignes d'autocar privées menacerait substantiellement l'équilibre économique du service public.

Il me semble dangereux que l'autorité de régulation se voie ainsi confier le pouvoir exorbitant de mettre en balance intérêt public et intérêt privé, dès lors que l'ouverture d'une ligne privée entrerait en concurrence avec le service public. Cela risque de fragiliser les efforts d'investissement des pouvoirs publics au détriment d'une offre de qualité et comporte un certain nombre de risques, notamment celui de concurrencer le train.

Je crains donc que cette mesure ne menace, à terme, la pérennité du transport ferroviaire, qui est déjà largement fragilisée par la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar caboteur et du covoiturage. À cet égard, l'étude d'impact du projet de loi était très discrète sur le chiffrage des conséquences sur le secteur ferroviaire.

Par ailleurs, la libéralisation des autocars ne contribuerait en rien à la résolution des problématiques du financement des infrastructures et de l'amélioration de la qualité de notre réseau.

Je veux aussi insister sur d'autres risques liés à cette concurrence.

S'il n'y avait plus d'instance veillant réellement à préserver l'intérêt général et vérifiant avec objectivité que les destinations retenues pour le transport par autocar ne sont pas, ou sont peu, desservies par l'offre de transport actuelle, la porte serait grande ouverte aux intérêts privés.

Concrètement, les entreprises qui ouvriront ces nouveaux services ne choisiront évidemment que des lignes à haut potentiel financier. Elles entreraient nécessairement en concurrence soit avec le ferroviaire, soit avec des lignes de bus affrétées par des collectivités territoriales, voire avec les deux.

Enfin, il me semble que la libéralisation ne réglerait en rien la question du développement des transports dans les zones sous-dotées où l'ouverture d'une ligne, de toute façon, ne sera pas rentable pour une entreprise privée.

Je ne suis pas non plus persuadée que cette mesure soit si moderne en termes de progrès social.

S'agissant des coûts, il est vrai que certains trajets en autocar sont moins chers que le train. Mais ils ne sont ni plus courts ni plus confortables. Or, en termes de progrès social, l'objectif de favoriser la mobilité de nos concitoyens dans les meilleures conditions doit davantage passer par le développement du secteur ferroviaire.

Enfin, le développement du secteur des autocars n'ira certainement pas dans le sens d'une amélioration de la situation écologique dont apparemment pas grand monde ne se

soucie ici ! (*Exclamations sur les travées de l'UMP et du groupe socialiste. – Sourires sur les travées du groupe écologiste.*) C'est un constat !

Mme Nicole Bricq. Déplacé !

Mme Éliane Assassi. Cette libéralisation du secteur ne s'inscrit aucunement dans le cadre d'une stratégie cohérente de développement des transports collectifs.

La préoccupation écologique est pourtant une dimension essentielle de toute politique de développement des transports collectifs. Celle-ci, je le rappelle, si elle passe par des infrastructures de bonne qualité et en bon état, par une accessibilité financière pour tous et par un maillage territorial le plus dense et le plus complet possible, nécessite aussi de lutter contre la pollution, donc de développer des moyens de transports écologiques. En l'état actuel des techniques, il ne me semble pas que le développement des transports par la route soit le meilleur moyen de répondre à cette ambition.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 2 du projet de loi procède à la libéralisation des services de transport de personnes par autocar.

Tout d'abord, cette ouverture totale à la concurrence n'est pas la solution pour répondre à la baisse du pouvoir d'achat des personnes aux revenus modestes.

Il est vrai qu'un grand nombre de nos concitoyens n'ont plus les moyens de s'acheter des billets de train. Cependant, la libéralisation du transport de voyageurs par autocar et la baisse des prix du voyage que vous mettez en avant ne sont pas une réponse. Au contraire, cela fragilise les outils de solidarité et d'aménagement du territoire existants. Le service public n'est pas fait pour être rentable financièrement : il faudra bien l'affirmer un jour ! Il constitue l'ensemble organisé de moyens matériels et humains mis en œuvre par l'État ou par une autre collectivité publique pour satisfaire un besoin d'intérêt général.

Il conviendrait de mettre en œuvre des politiques qui assurent un meilleur partage de la richesse. Le seul et vrai problème, c'est le niveau de revenus des familles eu égard, notamment, au coût du logement, mais aussi des transports. Si les familles avaient des revenus décents, elles pourraient payer leurs factures d'eau, d'énergie, de transport, etc.

Au lieu de cela, on multiplie les aides, les fonds de solidarité en complément des aides apportées par les associations solidaires. Ça suffit ! On retire tout sens au travail et toute dignité aux individus. Je le dis ici : c'est un système complètement pervers – et nous sommes en train de nous en accommoder.

Il faut ajouter que, si le prix d'un billet d'autocar est moindre, c'est parce que le temps de trajet est fortement augmenté par rapport au train. C'est ce que dit clairement l'Autorité de la concurrence dans une enquête sectorielle sur les avantages du transport interrégional par autocar publiée en février 2014. Une étude réalisée en Allemagne – alors que la libéralisation totale a eu lieu en janvier 2013 – le montre également.

Ainsi, pour se rendre de Hambourg à Berlin, villes distantes de 300 kilomètres, il en coûte 24 euros en autocar et 77 euros en train, à condition d'accepter une durée de voyage de trois heures vingt en car contre une

heure trente-huit en train. On réinvente la troisième classe pour les pauvres ! (*Exclamations sur plusieurs travées de l'UMP.*) Peut-être certains d'entre vous s'en souviennent-ils.

Mme Nicole Bricq. Oui !

Mme Évelyne Didier. Pour avoir personnellement voyagé dans des voitures de troisième classe, je sais ce que cela veut dire.

Mme Nicole Bricq. Moi aussi !

Mme Évelyne Didier. De plus, si les usagers qui empruntent le train paient une partie des dépenses d'entretien des infrastructures et désormais une partie de la dette, le transport par la route nécessite également que des dépenses d'entretien des infrastructures routières soient engagées. Ce n'est pas le voyageur, mais le contribuable qui paie aujourd'hui l'entretien du réseau routier. Or la multiplication des autocars sur les routes entraînera une hausse de ces dépenses. Une fois encore, les collectivités territoriales, les contribuables seront sollicités.

Par ailleurs, dans le cadre de cette libéralisation, on sait que les compagnies vont se positionner prioritairement sur les segments de marchés les plus rentables, madame Assassi l'a dit, comme cela s'est d'ailleurs produit pour le fret ferroviaire. Cela permettra aux grands groupes de transport, y compris la SNCF, avec sa filiale iDBus, de concurrencer les trains express régionaux, les TER ou les trains d'équilibre du territoire, les TET, voire les trains à grande vitesse, les TGV. On risque d'assister à l'abandon de certaines lignes ferroviaires au mépris de l'aménagement du territoire, et surtout à l'abandon d'un patrimoine exceptionnel que tous les pays nous enviaient : notre réseau ferroviaire.

C'est ce qui se dégage de la commission Duron. Ainsi, sur les dessertes assurées par les trains d'équilibre du territoire – trains Intercités, TEOZ et trains de nuit – les lignes pourraient être réduites de trente-cinq à douze et celles restantes pourraient ne plus desservir les gares des petites et moyennes villes. Des arrêts intermédiaires seraient également supprimés : donc, on amoindrit la consistance du service. Or, vous le savez bien, la fermeture d'une ligne ferroviaire est irréversible. Et à force de ne rien faire, le réseau disparaît. En 1997, il y avait des ralentissements sur 300 kilomètres du réseau, aujourd'hui ces ralentissements concernent 3 000 kilomètres.

En d'autres termes, l'article 2 emporte des conséquences que nous ne pouvons pas prendre à la légère dans la mesure où nous allons vers une balkanisation du système ferroviaire et sa disparition sur la majeure partie du territoire national. Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder les cartes que l'on nous prépare.

M. le président. La parole est à Mme Annie David, sur l'article.

Mme Annie David. Avec cet article 2, nous entamons l'examen de l'une des mesures les plus médiatiques de ce projet de loi : la mise en place de services librement organisés de transport public routier par autocar.

Comme nous avons eu l'occasion de le souligner – et mes collègues Éliane Assassi et Évelyne Didier viennent de le faire à l'instant –, nous sommes tout à fait opposés à cette réforme, qui est un coup porté par le Gouvernement non seulement contre nos concitoyens et concitoyennes les plus démunis, mais également contre tout le travail qui a été effectué jusqu'alors pour porter la nécessité d'une transition

écologique au cœur du débat public mais aussi conforter cette nécessité de faire évoluer les mentalités en faveur de l'environnement.

La réforme que vous nous proposez n'est pas acceptable en l'état ; alors que l'autocar représente déjà près d'un quart de l'offre de transport mise en place par les régions, vous allez créer de la concurrence au détriment des services publics.

Si quelques amendements ont été adoptés par la commission spéciale du Sénat afin de renforcer la compétence des autorités organisatrices de transports – par la suppression de l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF, par l'extension de la notion d'atteinte à l'équilibre économique ou par l'accroissement de la distance kilométrique à 200 kilomètres en dessous de laquelle un service de transport par autocar pourra être interdit ou limité –, cela reste insuffisant.

À cet égard, nous ne comprenons pas pourquoi le seuil proposé par l'Autorité de la concurrence serait plus pertinent que le seuil de 250 kilomètres suggéré par la SNCF ou encore par le Groupement des autorités responsables de transport, le GART. De même, nous ne comprenons pas que l'Allemagne soit systématiquement prise comme modèle de référence lorsqu'il s'agit de libéraliser. Ici même, certains de nos collègues ne se sont pas gênés pour le faire. Nous pensons au contraire que c'est notre modèle de service public, qui a joué un rôle non négligeable au niveau européen, qu'il faudrait défendre et conforter.

De fait, quelles qu'en soient les modalités, nous ne pensons pas qu'un recours accru aux autocars soit une alternative pertinente au transport ferroviaire, même si elle a été évoquée à de nombreuses reprises lors des Assises du ferroviaire organisées à l'automne 2011, ou encore dans le cadre du rapport Duron.

Le manque d'ambition des pouvoirs publics se traduit encore dans la volonté d'abandonner la politique des transports au régime de la concurrence et des intérêts privés.

Comme l'a souligné notre collègue André Chassaigne à l'Assemblée nationale, la mise en place de services librement organisés de transport par autocar s'inscrit dans ce mouvement d'ensemble qui dure depuis des années. Déjà, en novembre 2009, la Cour des comptes proposait de transférer massivement sur route 7 800 kilomètres de lignes TER régionales. La direction générale du Trésor et de la politique économique estimait elle aussi, de son côté, qu'il convenait désormais de « décourager l'usage du train » sur certaines liaisons jugées trop coûteuses.

Mais c'est oublier que le transport par autocar sera moins cher, car la route a bénéficié pendant des années d'une politique publique favorable : construction d'un important réseau routier, financé par la puissance publique ; fiscalité favorable au diesel ; absence de taxe poids lourds, très faible taxation carbone. Le prix du billet de car ne paie pas le coût réel des infrastructures. Mais quel sera son coût en termes d'externalité négative ? Nous n'en savons rien !

C'est pourquoi nous sommes fermement opposés à cet article 2, à sa philosophie et à son impact réel sur nos territoires.

M. le président. L'amendement n° 4, présenté par Mme Assassi, M. Bosino, Mme David et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino.

M. Jean-Pierre Bosino. Monsieur le ministre, vous nous dites que la libéralisation des transports par autocar profitera à la croissance puisque cela permettra aux jeunes pauvres de se déplacer et que cela créera de l'emploi.

Mme Éliane Assassi. Les jeunes pauvres sont nombreux !

M. Jean-Pierre Bosino. En effet.

Et puis, monsieur le ministre, encore mieux et plus écologique que l'autocar, il y a la diligence ! (*Sourires sur les travées du groupe CRC.*) Vous devriez y penser...

Mais de quels types d'emplois parlons-nous ? Lorsqu'on connaît la concurrence sociale qui règne aujourd'hui dans le transport routier, pourquoi le transport par autocar échapperait-il ? On nous parle de 10 000 à 20 000 emplois créés, mais nous n'avons, sur ce dossier, aucun chiffre précis.

Cette libéralisation ne profitera qu'à certains groupes, dont la SNCF, qui viendra concurrencer, au travers de ses propres filiales, sa mission principale de transport ferroviaire.

Au final, monsieur le ministre, nous le savons pertinemment, il faut s'attendre non pas au déploiement de nouvelles liaisons, mais plutôt à la fusion de certains services TER et TET ; dans certains cas, l'autocar viendra en complément, le tout dans le cadre des compétences des futures grandes régions.

Les régions, soumises à d'importantes contraintes budgétaires et dont un quart du budget passe dans les transports, peuvent être tentées de fermer des centaines de kilomètres de lignes ferroviaires pour leur substituer des liaisons par autocar.

Quelles seront les conséquences de ce déclin programmé du ferroviaire sur l'activité ? Quelles seront ses conséquences sur l'emploi dans le secteur et dans l'industrie ferroviaire, une filière industrielle déjà durement frappée. Près de 16 000 emplois de cheminots sont menacés à l'horizon 2020. Quant à notre industrie ferroviaire, si aucune mesure d'urgence n'est prise, le plan de charge des commandes de matériel roulant chutera de moitié d'ici à 2018.

Ce que vous nous proposez, c'est la casse du service public et de l'ingénierie publique. Pour nous, le compte n'y est pas, ni en termes d'emplois, ni en termes de préservation des savoir-faire, ni, évidemment, en termes de sécurité.

Nous le savons tous, le coût payé par l'utilisateur de l'autocar, cela a été dit, n'est pas le coût réel d'exploitation, puisque le transport routier reporte sur la collectivité une part importante du développement et de la maintenance de l'infrastructure. Lorsqu'on veut comparer les coûts des transports par rail et par route, il faut prendre en compte la totalité des données et inclure les coûts externes, comme la pollution de l'air, le bruit, les embouteillages, les accidents éventuels.

Cette évolution s'apparente à un jeu de dupes. C'est pourquoi nous vous proposons la suppression de cet article 2.

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

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Mon cher collègue, je partage votre volonté de protéger les services conventionnés existants. J'ai d'ailleurs fait adopter plusieurs modifications importantes en ce sens en commission spéciale. Pour autant, je ne suis pas favorable à la suppression de l'article 2 qui libéralise l'ouverture des services de transports par autocar. Il s'agit en effet d'une mesure importante pour

nos concitoyens (*M. Jean-Pierre Bosino hoche la tête en signe de doute.*), dont la demande de transports n'est pas toujours satisfaite par les transports conventionnés.

Mme Éliane Assassi. Ah bon ! Il ne manque donc que les autocars alors !

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je suis défavorable à cet amendement pour plusieurs raisons.

L'intelligence est toujours bienvenue et vous avez raison, monsieur le sénateur, de la convoquer, mais, jusqu'à présent, elle ne permet pas de se déplacer sur le territoire (*Sourires.*) ; il y a pour cela des moyens de transport, l'autocar en fait partie.

La situation dans laquelle nous vivons aujourd'hui est celle d'une interdiction *a priori*. Force est de constater – et il ne s'agit pas simplement de regarder la situation en Allemagne, en Angleterre, ou en Espagne, juste autour de nous – que, partout, même lorsqu'il existe une régulation relative, comme le prévoit ce texte, l'ouverture est nécessaire. Nous aurons l'occasion de revenir sur d'autres détails, car je pense que, sur ce sujet, il faut avoir un peu plus d'ambition réformatrice et d'ouverture que la commission spéciale, et le Gouvernement a plus de volontarisme à cet égard, mais, en tout cas, il faut ouvrir ce secteur.

D'abord, cela crée de l'emploi. Vous vouliez des évaluations indépendantes, vous en avez eu dans ce domaine : France Stratégie a évalué à une dizaine de milliers le nombre de ces emplois. Ce chiffre est proposé par France Stratégie, ce n'est pas celui du Gouvernement. (*Mme Annie David s'exclame.*)

Vous mentionnez à raison la difficulté du fret routier. Mais allez-vous expliquer, dans un secteur surcapacitaire, celui du fret routier, qu'on n'offre pas de perspectives de reconversion alors qu'elles pourraient exister dans le transport de personnes ? Pour ma part, je ne sais pas l'expliquer. C'est un secteur d'activité dans lequel, aujourd'hui, parce qu'il est surrégulé, mal régulé et qu'on ne permet pas l'ouverture de certaines lignes qui auraient une activité possible, on détruit de fait de l'emploi.

Donc, oui, en ouvrant ce secteur, on va créer de l'emploi ; c'est le premier point.

Le deuxième sujet concerne – et c'est d'ailleurs toute l'ambiguïté de plusieurs de vos propos – le caractère public ou non de ce service de transport. On ne propose pas ici de créer un service public de l'autocar. Il existe déjà au niveau régional ou au niveau départemental et est à la main des collectivités ; elles ont pu le créer. Donc, il s'agit bien d'une ouverture de secteur privé.

Or le secteur privé va s'orienter vers les lignes les plus rentables en termes de trafic et donc de transport de voyageurs. Vous avez raison de le souligner, quand un secteur public se structure, l'objectif n'est pas forcément d'être rentable : on le voit déjà avec les lignes d'autocar mises en place par un grand nombre de collectivités.

Bref, le secteur privé n'ira pas concurrencer les lignes compensées qui, par définition, ne sont pas rentables.

Mais si l'on suit votre raisonnement, cela voudrait dire en quelque sorte que, parce qu'il existe des cantines publiques, il n'y aurait pas lieu d'ouvrir des restaurants. (*Oh ! sur les travées du groupe CRC.*) C'est quand même une drôle d'histoire, mais c'est exactement cela !

Mme Éliane Assassi. Mais non, n'exagérez pas !

M. Emmanuel Macron, ministre. Cela voudrait également dire que, parce qu'il existe des restaurants relativement chers, il ne serait pas possible d'ouvrir des restaurants bon marché.

Mme Éliane Assassi. Comparer la cantine au restaurant, il faut le faire ! Les parents et les enfants apprécieront !

M. Emmanuel Macron, ministre. Écoutez, la réalité c'est qu'on vit très bien dans ce monde ! C'est exactement de cela qu'il s'agit.

Il existe un service public de transport par autocar. On propose d'ouvrir un service privé, ce qui constitue une opportunité en termes d'emplois et de mobilité. Cela fonctionnera très bien, et des régulations sont prévues au travers des avis de l'ARAFER et de l'autorité organisatrice de transports. Enfin, cela permettra d'offrir des modes de déplacement moins onéreux.

Mais vous avez raison, – ce sera mon dernier point – celles et ceux qui peuvent se déplacer en TGV, qui ont les moyens de se le payer, ne prendront pas le car parce que c'est beaucoup plus long. Mais un grand nombre de nos concitoyens ne peuvent pas se déplacer en TGV.

Mme Éliane Assassi. La faute à qui ?

M. Emmanuel Macron, ministre. Ils sont nombreux à ne pas pouvoir le faire. Donc, leur donner des possibilités – qu'ils n'ont pas aujourd'hui – de se déplacer ne m'apparaît pas comme une régression sociale.

Certains de nos concitoyens n'ont même pas de ligne ferroviaire entre deux points du territoire.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Emmanuel Macron, ministre. Ils n'ont donc pas d'autre choix que le recours à un véhicule individuel, qui d'ailleurs s'organise, puisque nos concitoyens sont nombreux à pratiquer le covoiturage. Est-ce un recul de dire que l'on va développer le transport par car là où le covoiturage, que vous le vouliez ou non, s'est déjà développé ?

Car l'intelligence existe, elle est en marche ; les Françaises et les Français ne nous ont pas attendus, ils se déplacent déjà largement en dehors du train, ils font du covoiturage. Eh bien, l'autocar, c'est simplement du covoiturage plus organisé, avec un peu plus de monde, et donc moins polluant ! Cela rejoint largement les préoccupations que vous avez évoquées.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable sur votre amendement. (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste. – M. Robert del Picchia applaudit également.*)

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

M. Jean-Pierre Bosino. Je serai bref. Monsieur le ministre, vous avez entendu « intelligence », mais j'avais parlé de « diligence », avec les chevaux. Et ça, c'est plus écologique !

M. Emmanuel Macron, ministre. Mais plus polluant !

M. Jean-Pierre Bosino. Je vous poserai simplement une question : vous qui êtes très jeune, savez-vous ce qui s'est passé le 31 juillet 1992 à Beaune ? (*Protestations sur plusieurs*

travées de l'UMP et de l'UDI-UC. – Mme Nicole Bricq proteste également.) Quarante-cinq enfants ont trouvé la mort dans un accident d'autocar!

M. Emmanuel Macron, ministre. Avec ce raisonnement, on finirait par interdire l'avion et le train!

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. J'ai déposé un amendement, mais dans le cas où on ouvre une concurrence. Cependant, pour ma part, je considère que l'ouverture à la concurrence est une grave erreur. J'entends les arguments de M. le ministre sur les besoins des Français. C'est vrai, il y a des territoires sans train pour aller d'une ville à l'autre. Il faut donc répondre à la demande et à ces besoins.

La question est alors de savoir si, pour y répondre, il faut ouvrir la concurrence ou s'il faut améliorer la régulation de nos systèmes globaux de transport public – M. le ministre disait lui-même qu'ils étaient mal régulés. Deux options se présentent donc : déréguler, ou mieux réguler. Pour ma part, monsieur le ministre, je plaide pour cette seconde option, je souhaite que l'on repense la régulation en gardant l'esprit de service public.

Chaque peuple a son génie! Et l'idée du service public fait partie du génie français, qui considère que l'intérêt général se construit dans la durée et dans la liberté et l'égalité! L'égalité des territoires, la péréquation et les péréquations tarifaires! Le principe même du service public, c'est que les services rentables doivent permettre de financer les services déficitaires; ce n'est pas la privatisation, qui conduit à la captation des bénéficiaires et laisse au service public la partie non rentable des activités!

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. C'est cela!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. C'est pourquoi, de mon point de vue, deux débats doivent être disjoints. Faut-il des lignes de car là où les lignes ferroviaires n'existent pas aujourd'hui? Je réponds par l'affirmative. Mais la question est de savoir si on les mettra en place au terme d'un travail de service public, avec les collectivités, les régions, l'État et la SNCF, ou si l'on ouvrira ces lignes par le biais de la concurrence.

En effet, quelles lignes vont s'ouvrir? Celles qui sont rentables! Et si elles le sont, pourquoi la gestion publique ne les assumerait-elle pas?

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. C'est ainsi que peut fonctionner la péréquation!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il existe, dans certains territoires, des gestions publiques qui sont rentables.

M. Michel Bouvard. Heureusement!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Heureusement, car l'on n'arriverait pas, sinon, à financer là où la gestion est déficitaire! La rentabilité de certaines lignes de la SNCF permet ainsi d'en financer d'autres – pas suffisamment, certes, et c'est un problème. Aussi, globalement, la vraie question – philosophique – est là.

Quoi qu'il en soit, l'inquiétude que chacun peut concevoir n'est pas celle de gens qui, comme moi, sont très attachés au service public et à une certaine idée républicaine. Non, elle résulte directement des propos du président de l'autorité ferroviaire. Je le cite : « L'autocar va s'attaquer à une population qui ne prenait pas le train parce que ce dernier est peu pratique, trop cher ou moins confortable ». J'en conviens, et

je pense qu'il faut trouver des solutions par la voie que j'ai indiquée. Le président de l'autorité ferroviaire ajoute : « Si l'État ne modernise pas les TET, cela risque d'être assez mortifère pour le train ». Il précise encore : « L'État, qui est le financeur, va-t-il moderniser les TET pour les adapter aux besoins des voyageurs, ou, comme cette activité est déficitaire et répond mal aux besoins des passagers en termes de confort, de halte et de fréquence, va-t-il en réduire le nombre de manière considérable, ce qui n'est pas non plus la bonne réponse? »

Mme Évelyne Didier. Eh oui!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Voilà la menace!

Mme Évelyne Didier. Bien sûr!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Ainsi, pour éviter d'avoir à investir dans le train, aujourd'hui déficitaire à cause de la vétusté, on va préférer ouvrir des lignes privées. Or, au bout d'un certain temps, celles-ci feront des profits mais ils ne participeront pas au financement du maintien d'un maillage ferroviaire pourtant plus écologique, meilleur pour l'aménagement du territoire et ressenti par les populations!

Vous le savez bien, vous qui êtes élus des territoires ruraux : quand on n'a plus La Poste ni la SNCF, quand on n'est plus desservi que ponctuellement par quelques lignes de bus, on n'a pas le sentiment de cohésion nationale ni le sentiment de participer au développement économique! Pour avoir habité dans des villages de cette nature, je peux vous dire qu'en termes d'appartenance à la communauté nationale et de participation au développement économique il y a une différence quand seuls quelques bus passent de temps en temps ou quand on se trouve dans les réseaux de maillage des services publics!

Mes chers collègues, je ne suis pas favorable à cette stratégie. Mais si, par malheur, le vote de notre assemblée nous y conduisait, j'ai déposé un amendement de repli, qui au moins essaiera, dans le cas d'une certaine ouverture à la concurrence, de maintenir l'esprit de service public. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC.*)

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je serai bref. Monsieur Bosino, ce n'est pas correct d'avoir fait référence à des événements tragiques.

M. Jean-Pierre Bosino. Ils ne se sont pas produits?

Mme Éliane Giraud. C'était accidentel!

M. Emmanuel Macron, ministre. Certes, ils ont eu lieu, mais l'étude d'impact montre, statistiques à l'appui, que les risques accidentogènes que présente l'autocar sont les mêmes que ceux qui concernent le train.

M. Jean-Pierre Bosino. C'est pourtant bien pour éviter le risque d'accident que les familles préfèrent que leurs enfants prennent le train plutôt que l'autocar!

M. Emmanuel Macron, ministre. De vous à moi, convoquer des accidents de sinistre mémoire quand on vient de vivre ce qui s'est passé dans le transport aérien, ce n'est pas à la hauteur du débat. Nous menons un débat de fond, pas un débat destiné à agiter les peurs! (*Mme Brigitte Gonthier-Maurin s'exclame.*)

M. Jean-Pierre Bosino. Vous expliquerez cela aux familles des victimes!

M. Emmanuel Macron, ministre. Mais vous allez l'expliquer à toutes les familles de victimes d'accidents de transports, quels qu'ils soient!

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Parlons donc de l'aérien !

M. Emmanuel Macron, ministre. Franchement, monsieur le sénateur, j'y insiste : avoir fait référence à de tels événements, ce n'est pas à la hauteur de notre débat.

Madame Lienemann, je crois qu'il y a une confusion. De quoi parlons-nous ? De quelque chose qui n'existe pas ! L'ouverture, ce n'est pas celle d'un service public qui existerait et que nous irions privatiser : nous créons une activité. (*Mme Marie-Noëlle Lienemann s'exclame.*) Et donc, pour filer la métaphore à laquelle j'avais recours tout à l'heure, c'est comme si le fait qu'il y ait des cantines interdisait d'ouvrir des restaurants !

Aujourd'hui, il n'y a pas d'activités de transport par autocar ouvertes dans les territoires où l'on offre cette opportunité ! Alors, pourquoi venir me parler d'un service public, qui existe, que nous préservons ? Vous m'avez vu tout à l'heure le défendre pour le TET et le TER.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il faut l'élargir !

M. Emmanuel Macron, ministre. D'ailleurs, une commission travaille sur le TET. Mais ne confondons pas tous les débats ! Ou alors le service public, tel qu'il fonctionne actuellement, n'existe pas dans sa pleine réalité, ce qui est faux.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il n'est pas assez grand !

M. Emmanuel Macron, ministre. Aujourd'hui, il y a simplement une activité qui est fermée. Nous l'ouvrons. Mais rien n'interdit à des autorités organisatrices de transports de créer des services publics de transport par autocar si elles le veulent, et elles le font déjà. Cependant, madame la sénatrice, votre propos traduit une confusion (*Mme Marie-Noëlle Lienemann fait un signe de dénégation.*) qui ne me paraît pas propice aux débats que nous pouvons avoir. Fermer une activité, ce n'est pas aider le service public, ou alors nous n'en avons pas la même conception.

Pour ma part, j'ai une idée conquérante du service public.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Moi aussi !

M. Emmanuel Macron, ministre. Certaines lignes ferroviaires gagnent de l'argent, ce qui compense les pertes sur d'autres lignes – c'est pourquoi nous avons des TGV, des TER et des TET. Mais l'existence d'un service public ne doit pas conduire à empêcher l'initiative privée. Voilà exactement ce que prévoit ce texte. (*M. Michel Canevet applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Annie David, pour explication de vote.

Un sénateur du groupe socialiste. On ne parle pas le même langage !

Mme Annie David. Effectivement, on ne parle pas le même langage !

Je reprendrai à mon compte ce que vient de dire Mme Lienemann. En effet, monsieur le ministre, avec ce que vous faites, vous placez nos services publics dans une grande difficulté. (*Exclamations sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

Mme Nicole Bricq. Mais non !

Mme Annie David. Vous allez permettre l'ouverture de lignes privées, alors que l'on pourrait – l'État en premier – mettre en place des lignes de service public qui répondraient à la demande. Comme ce sont, suivant vos propos, des lignes bénéficiaires, cela permettrait de soutenir les lignes qui ne le sont pas au sein du service public.

Vous nous parlez de cantines et de restaurants. Est-ce à dire, monsieur le ministre, que nos services publics seraient assimilés à des cantines, ce qui, de votre point de vue, a une connotation un peu péjorative, si j'ai bien compris ? (*Pourquoi ? sur plusieurs travées de l'UMP.*)

M. Emmanuel Macron, ministre. Ce sont des restaurants scolaires !

Mme Annie David. Vous avez pourtant bien opposé les cantines aux restaurants !

M. Michel Bouvard. Il a dit que c'était complémentaire !

Mme Annie David. Est-ce donc à dire que les cantines seraient le service public, et les restaurants, les lignes privées ?

M. Emmanuel Macron, ministre. Cela s'appelle une métaphore ! (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

Mme Annie David. Là, monsieur le ministre, avec de telles comparaisons, c'est vous qui n'honorez pas le débat, qui le rabaissez !

Nous sommes défavorables à cet article, car, avec la façon dont vous vous y prenez, le service public de transport connaîtra encore plus de difficultés.

Mme Nicole Bricq. Ce n'est pas vrai !

Mme Annie David. Vous nous parlez de milliers de créations d'emploi, mais vous ne dites rien des milliers de suppressions d'emploi à la SNCF.

M. Jean-Jacques Filleul. Mais au contraire, c'est complémentaire !

Mme Annie David. Il y aura donc un effet de vases communicants : les emplois créés d'un côté seront supprimés de l'autre. Monsieur le ministre, il n'y a donc rien de bon dans cet article, en tout cas rien qui corresponde aux valeurs que nous portons à gauche, celles d'un service public de transport de qualité permettant aux usagers de voyager en toute sécurité et dans de très bonnes conditions, partout sur notre territoire.

Vous dites que les offres de transport susceptibles d'apparaître correspondent à des lignes qui n'existent pas. Mais traversez donc la France de part en part, et vous verrez quel est le nombre de lignes de chemin de fer à l'abandon. De fait, on a laissé tomber la SNCF pour une grande partie des lignes considérées comme insuffisamment rentables de son point de vue et du point de vue de l'État. On en a fermé un paquet, de ces lignes de train qui, auparavant, desservaient toutes nos campagnes ! Maintenant, les trains passent devant nos villages, mais sans s'y arrêter, car ils ne desservent plus que les grandes villes.

Alors, réfléchissez plutôt à ce que l'on pourrait faire pour le transport public, monsieur le ministre ! Bien sûr, vous n'allez pas nous donner raison aujourd'hui, puisque votre texte est – je vous l'ai dit hier – d'essence libérale et que, de toute manière, vous n'êtes pas dans la disposition d'esprit de préserver ni d'encourager ou de développer nos services publics, qu'il s'agisse de transport, de La Poste ou de n'importe quel autre service.

Je sais bien que nous n'arriverons pas à vous convaincre ici, mais, sachez-le, sur ces travées, nous bataillerons à chaque article (*Exclamations.*) – eh oui, mes chers collègues ! – pour vous démontrer, monsieur le ministre, qu'une gauche croit encore en ces services publics et à la possibilité d'une autre politique. Même si cela ne vous fait pas plaisir, c'est en tout cas ainsi que nous envisageons nos mandats de femmes et d'hommes de gauche !

M. le président. Mes chers collègues, compte tenu de la réunion de la conférence des présidents, je devrai impérativement suspendre la séance à dix-neuf heures. M. le président de la commission spéciale m'ayant demandé la parole, je vais la lui donner. Je vous propose que les deux orateurs qui ont souhaité expliquer leur vote s'expriment après le dîner.

La parole est à M. le président de la commission spéciale.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Je me permets d'intervenir dans ce débat, qui concerne surtout le Gouvernement et une partie de sa majorité.

Mme Éliane Assassi. Non !

M. Jean-Jacques Filleul. Et son opposition !

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas cela non plus !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Une partie de la majorité est pourtant bien partie au débat ! (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) Madame Assassi, vous n'avez pas eu le monopole des interventions sur le sujet. (*Mme Éliane Assassi s'exclame de nouveau.*)

M. le président. Madame Assassi, je vous en prie, M. le président de la commission spéciale a seul la parole !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. En effet, un des intervenants faisait partie de la majorité – ce qui n'est pas votre cas, je l'ai bien compris !

Quoi qu'il en soit, la commission n'est pas à l'origine de cette disposition. Nous l'avons trouvée dans le texte transmis par l'Assemblée nationale, et nous nous sommes efforcés d'examiner ce sujet de façon aussi technique que possible.

Je rappellerai plusieurs éléments.

En premier lieu, il convient, me semble-t-il, de ne pas diaboliser les autocars. Derrière le développement de ce mode de transport, il y a des emplois, ceux de salariés et de travailleurs qui font preuve de professionnalisme. Des accidents ont hélas pu être déplorés dans ce secteur des transports – comme dans beaucoup d'autres –, mais nous avons confiance dans le professionnalisme de salariés et d'entreprises qui ont à cœur d'assurer une mission de transport.

En deuxième lieu, on parle souvent d'intermodalité, et nous sommes bien sûr attachés au rail, mais nous pensons que d'autres modes de transport peuvent se développer à côté, et il faut faire le pari de la complémentarité, ce qui constitue la difficulté de l'exercice.

En troisième lieu, il semble que nous cherchions à répondre à un besoin qui existe. À l'étranger, des gisements d'emplois ont en effet été constatés et, de fait, des personnes souhaitent voyager à moindre prix.

Par ailleurs, nous n'avons examiné que cinquante amendements en quatre heures trente. Nous devons donc nous interroger, à la suspension, sur le rythme de nos travaux. En effet, au rythme actuel, les dimanches n'y suffiront pas. (*M. Jean Desessard s'exclame.*)

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas grave si je travaille le dimanche !

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Vous n'aimez pas le travail du dimanche ?

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. C'est un appel à la sagesse ; je verrai bien tout à l'heure s'il a été entendu. (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

5

ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE POUR L'EXAMEN D'UN PROJET DE LOI

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

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

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de Mme Isabelle Debré.*)

PRÉSIDENTE DE MME ISABELLE DEBRÉ vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

6

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Mme la présidente. Mes chers collègues, je vais vous donner lecture des conclusions de la conférence des présidents qui s'est réunie à dix-neuf heures.

La conférence des présidents a tout d'abord pris acte, en application de l'article 6 *bis* du règlement, des demandes de création :

- d'une mission d'information sur la commande publique (demande du groupe socialiste et apparentés) ;

- d'une commission d'enquête sur le bilan et le contrôle de la création, de l'organisation, de l'activité et de la gestion des autorités administratives indépendantes (demande du groupe RDSE), avec une prise d'effet au lundi 4 mai 2015.

Elle a par ailleurs établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

SEMAINES RÉSERVÉES PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT (suite)

Judi 9 avril 2015

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (texte de la commission, n° 371, 2014–2015)

À 15 heures :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement (Diffusion en direct sur France 3 et Public Sénat)

(*L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant 11 heures.*)

À 16 heures 15 et le soir :

3°) Suite de l'ordre du jour du matin

Vendredi 10 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

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

Samedi 11 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 9 heures 30 et à 14 heures 30 :

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

Lundi 13 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 16 heures, le soir et la nuit :

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

Mardi 14 avril 2015

À 14 heures 30, le soir et la nuit :

1°) Éloge funèbre de Claude Dilain

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

2°) Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Mercredi 15 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

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

En outre, à 14 heures 30 :

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

(Les candidatures à cette mission d'information devront être remises au secrétariat de la direction de la législation et du contrôle avant le mardi 14 avril, à 16 heures.)

Jeudi 16 avril 2015

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

À 15 heures :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement (Diffusion en direct sur France 3 et Public Sénat)

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant 11 heures.)

À 16 heures 15 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

3°) Suite de l'ordre du jour du matin

Vendredi 17 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

1°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif à la coopération insulaire en matière policière à Saint-Martin (texte de la commission, n° 385, 2014–2015)

2°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation du protocole entre le Gouvernement de la République française et le conseil des ministres de la République d'Albanie portant sur l'application de l'accord entre la Communauté européenne et la République d'Albanie concernant la réadmission des personnes en séjour irrégulier (texte de la commission, n° 397, 2014–2015)

3°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au renforcement de la coopération en matière d'enquêtes judiciaires en vue de prévenir et de lutter contre la criminalité grave et le terrorisme (texte de la commission, n° 387, 2014–2015)

4°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, autorisant la ratification de la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche (texte de la commission, n° 399, 2014–2015)

(Pour ces quatre projets de loi, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée. Selon cette procédure, les projets de loi sont directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le mercredi 15 avril, à 17 heures, qu'un projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle.)

5°) Suite et fin de la discussion des articles du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Éventuellement, samedi 18 avril 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 9 heures 30 et à 14 heures 30 :

- Suite de l'ordre du jour de la veille

*SUSPENSION DES TRAVAUX EN
SÉANCE PLÉNIÈRE :*

du lundi 20 avril au dimanche 3 mai 2015.

*SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ
AU GOUVERNEMENT*

Mardi 5 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2014-1539 du 19 décembre 2014 relative à l'élection des conseillers métropolitains de Lyon (n° 224, 2014-2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 15 avril matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 13 avril, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à trente minutes la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 4 mai, à 17 heures ;

- au lundi 4 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 5 mai matin.)

2°) Projet de loi modifiant la loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer (Procédure accélérée) (n° 366, 2014-2015)

(La commission des finances se réunira pour le rapport le mercredi 15 avril matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 13 avril, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 4 mai, à 17 heures ;

- au lundi 4 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des finances se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 5 mai matin.)

3°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la réforme de l'asile (n° 193, 2014-2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 15 avril matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 13 avril, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 4 mai, à 17 heures ;

- au lundi 4 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 6 mai matin.)

Mercredi 6 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 :

1°) Explications de vote des groupes sur le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

(La conférence des présidents a fixé, à raison d'un orateur par groupe, à sept minutes le temps attribué à chaque groupe politique, les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe disposant de trois minutes ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 5 mai, à 17 heures.)

De 15 heures 30 à 16 heures :

2°) Vote par scrutin public sur le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

(La conférence des présidents a décidé que le scrutin public serait organisé en salle des conférences pendant une durée de trente minutes à l'issue des explications de vote, en application du chapitre XV bis de l'instruction générale du bureau.)

À 16 heures :

3°) Proclamation du résultat du scrutin public sur le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

À 16 heures 15 et le soir :

4°) Suite du projet de loi relatif à la réforme de l'asile

En outre, à 14 heures 30 :

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

(Les candidatures à cette commission d'enquête devront être remises au secrétariat de la direction de la législation et du contrôle avant le mardi 5 mai, à 16 heures.)

Jeudi 7 mai 2015

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'arrangement concernant les services postaux de paiement (n° 327, 2014-2015)

2°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la Convention postale universelle (n° 328, 2014-2015)

(Pour ces deux projets de loi, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée. Selon cette procédure, les projets de loi sont directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le mardi 5 mai, à 17 heures, qu'un projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle.)

3°) Projet de loi autorisant la ratification de l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part (Procédure accélérée) (texte de la commission, n° 401, 2014-2015)

(La conférence des présidents a fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 6 mai, à 17 heures.)

4°) Suite du projet de loi relatif à la réforme de l'asile

De 15 heures à 15 heures 45 :

5°) Questions cribles thématiques sur la forêt française (Diffusion en direct sur France 3 et Public Sénat)

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant 11 heures.)

À 16 heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

6°) Suite de l'ordre du jour du matin

SEMAINE SÉNATORIALE DE CONTRÔLE

Mardi 12 mai 2015

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 1038 de Mme Dominique Estrosi Sassone à M. le ministre de la ville, de la jeunesse et des sports

(Possibilité d'effectuer un service civique auprès des bailleurs sociaux)

- n° 1041 de M. Christian Favier à M. le ministre des finances et des comptes publics

(Révision des valeurs locatives et concertation)

- n° 1044 de M. Jean-Patrick Courtois à M. le ministre de l'intérieur

(Situation des sans domicile fixe dans les centres-villes)

- n° 1047 de Mme Corinne Imbert à Mme la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes

(Incertitudes liées au projet de loi sur l'adaptation de la société au vieillissement)

- n° 1051 de M. Yannick Botrel à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, porte-parole du Gouvernement

(Incitation à la méthanisation agricole)

- n° 1052 de M. Cyril Pellevat à Mme la ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche

(Aménagement des conditions de transport pour les élèves de formation bilingue)

- n° 1053 de M. Richard Yung à M. le ministre de l'intérieur

(Commission de recours contre les décisions de refus de visa d'entrée en France)

- n° 1055 de Mme Françoise Cartron à Mme la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes

(Prise en charge du traitement des malades touchés par le syndrome d'Arnold Chiari)

- n° 1057 de Mme Joëlle Garriaud-Maylam à M. le ministre de l'intérieur

(Délivrance d'un duplicata du permis de conduire aux Français de l'étranger)

- n° 1058 de Mme Gisèle Jourda à Mme la ministre de la culture et de la communication

(Devenir de la profession des guides-conférenciers)

- n° 1059 de M. Marc Laménie à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

(Avenir de la ligne SNCF de TER entre Charleville-Mézières et Givet)

- n° 1060 de M. Franck Montaugé à Mme la ministre des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes

(Modalités de financement pour les établissements de santé isolés géographiquement)

- n° 1061 de M. Bruno Sido à Mme la ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche

(Place de l'éducation nationale dans le système de formation par apprentissage)

- n° 1063 de M. Daniel Chasseing à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, porte-parole du Gouvernement

(Situation des éleveurs français)

- n° 1064 de M. Michel Canevet à Mme la ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche

(Classement du collège Kerhallet de Brest en réseau d'éducation prioritaire renforcé)

- n° 1065 de M. Mathieu Darnaud à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, porte-parole du Gouvernement

(Restriction de l'écobuage en zone rurale)

- n° 1069 de M. Gilbert Roger à M. le ministre des affaires étrangères et du développement international

(Situation des Chrétiens d'Orient)

- n° 1075 de M. Daniel Reiner à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

(Autoroute A 31 bis)

- n° 1081 de Mme Sylvie Robert à M. le secrétaire d'État chargé des sports

(Encadrement des droits-télé de football au niveau européen et équité sportive)

- n° 1084 de M. Pierre-Yves Collombat à M. le ministre de l'intérieur

(Décrets d'application de la taxe pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations)

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

2°) Débat sur le thème : « les collectivités territoriales et le financement des lieux de culte » (demande de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation)

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de dix minutes à la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation ;

- fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 11 mai, à 17 heures.)

À 16 heures :

3°) Débat sur l'avenir industriel de la filière aéronautique et spatiale face à la concurrence (demande du groupe CRC)

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de dix minutes au groupe CRC ;

- fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 11 mai, à 17 heures.)

À 17 heures 30 :

4°) Question orale avec débat n° 10 de M. Joël Labbé à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les risques inhérents à l'exploitation de l'huître triploïde (demande du groupe écologiste)

(La conférence des présidents a fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 11 mai, à 17 heures.)

Conformément à l'article 82, alinéa 1, du règlement, l'auteur de la question et chaque orateur peuvent utiliser une partie de leur temps de parole pour répondre au Gouvernement.)

Le soir :

5°) Débat sur les conclusions de la commission d'enquête sur l'organisation et les moyens de la lutte contre les réseaux djihadistes en France et en Europe (demande des groupes UMP et UDI-UC)

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de dix minutes respectivement au groupe UMP et au groupe UDI-UC ;

- fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 11 mai, à 17 heures.)

Mercredi 13 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

- Proposition de résolution tendant à réformer les méthodes de travail du Sénat dans le respect du pluralisme, du droit d'amendement et de la spécificité sénatoriale, pour un Sénat plus présent, plus moderne et plus efficace, présentée par M. Gérard Larcher, Président du Sénat (n° 380, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 6 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 4 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 12 mai, à 17 heures ;

- au lundi 11 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 13 mai matin.)

SEMAINE SÉNATORIALE

Mardi 19 mai 2015

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe CRC :

1°) Proposition de loi visant à instaurer un moratoire sur l'utilisation et la commercialisation d'armes de quatrième catégorie, et à interdire leur utilisation par la police ou la gendarmerie contre des attroupements ou manifestations, présentée par Mme Éliane Assassi et plusieurs de ses collègues (n° 2, 2014–2015)

(La commission lois se réunira pour le rapport le mardi 12 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 18 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 19 mai matin.)

2°) Débat sur le rétablissement de l'allocation équivalent retraite

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de dix minutes au groupe CRC ;

- fixé à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 18 mai, à 17 heures.)

Mercredi 20 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

1°) Proposition de loi simplifiant les conditions de saisine du conseil national d'évaluation des normes, présentée par MM. Jean-Marie Bockel et Rémy Pointereau (demande des groupes UMP et UDI-UC) (n° 120, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mardi 12 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 19 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 20 mai matin.)

2°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative au renforcement de la protection des installations civiles abritant des matières nucléaires (demande du groupe UMP) (n° 277, 2014–2015)

(La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées se réunira pour le rapport le mercredi 13 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 19 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 20 mai matin.)

Jeudi 21 mai 2015

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste et apparentés :

1°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à la réouverture exceptionnelle des délais d'inscription sur les listes électorales (n° 375, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mardi 12 mai après-midi (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 20 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 20 mai matin.)

2°) Proposition de loi relative au parrainage civil, présentée par M. Yves Daudigny et les membres du groupe socialiste et apparentés (n° 390, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mardi 12 mai après-midi (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 20 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 20 mai matin.)

À 15 heures :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement (Diffusion en direct sur France 3 et Public Sénat)

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant 11 heures.)

De 16 heures 15 à 20 heures 15 :

Ordre du jour réservé au groupe UDI UC :

4°) Proposition de loi tendant à modifier le régime applicable à Paris en matière de pouvoirs de police, présentée par M. Yves Pozzo di Borgo et plusieurs de ses collègues (n° 391, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mardi 12 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 20 mai, à 17 heures ;

- au lundi 18 mai, à 12 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 20 mai matin.)

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Mardi 26 mai 2015

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

À 14 heures 30 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

2°) Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant nouvelle organisation territoriale de la République (n° 336, 2014–2015)

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 13 mai matin (délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le vendredi 22 mai, à 17 heures ;

- au jeudi 21 mai, à 15 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 26 mai matin et mercredi 27 mai matin.)

Mercredi 27 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

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

Jeudi 28 mai 2015

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Suite de la deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

De 15 heures à 15 heures 45 :

2°) Questions cibles thématiques (Diffusion en direct sur France 3 et Public Sénat)

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant 11 heures.)

À 16 heures et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

3°) Suite de la deuxième lecture du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

Vendredi 29 mai 2015

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

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

Y a-t-il des observations sur les propositions de la conférence des présidents relatives à la tenue des séances et à l'ordre du jour autre que celui résultant des inscriptions prioritaires du Gouvernement ?...

Ces propositions sont adoptées.

7

CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES

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

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

Article 2 (suite)

Mme la présidente. Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus, au sein de l'article 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er}, aux explications de vote sur l'amendement n° 4.

La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Après le repas, qui a cassé un peu la dynamique, me voilà chargé de la tâche ardue de relancer le débat (*Sourires.*) à l'occasion de cet amendement du groupe CRC de suppression de l'article.

Mon collègue et ami Joël Labbé indiquera la position du groupe écologiste sur cet article 2. Pour l'heure, monsieur le ministre, je voudrais réagir à vos propos. Vous avez dit que l'on ne changeait rien, mais que l'on autorisait seulement la création de services nouveaux, ce qui sera source d'emplois.

Fort bien, mais les choses sont-elles aussi simples ? Si vous nous disiez : « Aujourd'hui, on ne croit plus vraiment aux grands services publics assurés par la SNCF, parce qu'on n'a pas les moyens de les financer, ils coûtent trop cher, c'est pourquoi on décide de faire autre chose », on pourrait comprendre. (*Exclamations sur les travées du groupe CRC.*)

Mme Éliane Assassi. Non, nous, nous ne comprendrions pas !

M. Jean Desessard. Je sais que vous ne seriez pas d'accord, ma chère collègue, mais il faut bien trouver de l'argent, c'est quand même un problème !

Mme Éliane Assassi. Mais il y en a, de l'argent !

Mme Sophie Primas. Chez les riches ! Dans les banques ! La finance ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean Desessard. Oui, il y en a, il suffit d'en prendre aux actionnaires ; c'est une position qui peut se défendre, j'en conviens.

En tout cas, ce n'est pas ce que vous nous dites, monsieur le ministre : vous prétendez que le service public ferroviaire et les entreprises de transport routier vont tous deux prospérer.

Mais on peut vous rétorquer que si des lignes d'autocar à bas prix desservant des destinations très courues, très fréquentées s'ouvrent, cela ne pourra que réduire le nombre de clients de la SNCF (*Mme Annie David approuve.*), et donc sa rentabilité !

Mme Éliane Assassi. Eh oui !

M. Jean Desessard. Cela pourrait même conduire à fermer des lignes ferroviaires. En tous les cas, la performance du service public ferroviaire en sera affectée. On ne peut donc pas affirmer que les deux services se développeront harmonieusement.

En revanche, compte tenu des difficultés de la SNCF, on peut décider d'encourager les gens à prendre l'autocar. Les tarifs de la SNCF, on le sait, sont élevés et je pense que la politique du tout-TGV y est pour quelque chose, car on a parfois englouti des milliards simplement pour gagner trois minutes de temps de transport.

Quoi qu'il en soit, la libéralisation du marché des autocars ne conduira pas au renforcement du service public.

Vous pouvez répondre qu'on fera en sorte que certaines destinations soient desservies par la SNCF et qu'une complémentarité s'instaurera entre le train et les services d'autocars privés. Mais il est clair que les deux services ne pourront pas se développer de la même façon, ce n'est pas possible.

Mme la présidente. La parole est à Mme Éliane Giraud, pour explication de vote.

Mme Éliane Giraud. Je me permets d'intervenir, parce que j'entends beaucoup de choses qui me heurtent.

Ne confondons pas services publics et entreprises publiques. Aujourd'hui, nous devons répondre au besoin de mobilité de nos concitoyens. Certes, l'offre est déjà variée – on peut prendre l'avion ou le train et, de plus en plus, avoir recours au covoiturage –, de sorte qu'on dispose de moyens divers pour parcourir la France. Pour autant, on ne peut pas aller partout.

Monsieur le ministre, comme vous, je pense qu'il faut augmenter l'offre de transport. Augmenter l'offre ne signifie pas forcément créer de la concurrence. Pourquoi? Parce que les coûts ne sont pas les mêmes : un car ne permet de transporter qu'une quarantaine de personnes, contre trois cents pour le train. Il faut donc envisager les données relatives au transport et à la mobilité dans leur ensemble.

Notre discussion ne me paraît pas se fonder sur des arguments totalement rationnels. D'après le calcul que j'ai fait, le prix du billet de TER qu'on acquitte ne représente que 25 % à 30 % de son coût réel. Cela signifie que le transport ferré est très subventionné. Sachez que la région Rhône-Alpes, dont je suis l'élue, va investir, aux côtés de l'État et des autres collectivités territoriales, plus de 1 milliard d'euros dans le cadre du contrat de plan, notamment pour financer de petites lignes existantes infrarégionales ou interrégionales, que nous ne voulons pas abandonner.

Nous réserver différentes possibilités nous permettra demain de disposer d'une offre de transport attractive, dont le rapport qualité-prix sera moins intéressant dans certains cas et plus intéressant dans d'autres. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas craindre cette ouverture des services de transport non urbains par autocar, qui, je le rappelle, est soumise à conditions ; les choses se passeront bien, je le crois. Ces questions relativement simples doivent donc pouvoir être examinées, comme vous l'avez dit, monsieur Desessard, dans une ambiance qui ne soit pas surchauffée.

Monsieur le ministre, nous avons besoin de cette offre, y compris pour valoriser le transport ferroviaire dans nos régions et sur l'ensemble du territoire. C'est pourquoi je soutiens votre proposition. *(Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste.)*

Mme Nicole Bricq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Nous, écologistes, considérons que les transports collectifs sont des modes de déplacement d'avenir : le transport ferroviaire, le transport par autocar, évidemment, le covoiturage, les taxis... Nous soutenons l'ensemble des moyens de déplacement doux.

S'agissant de la dérégulation, de la libéralisation – c'est bien de cela qu'il s'agit – du transport par autocar, je veux dire que ce moyen de transport a un rôle à jouer, notamment pour desservir les territoires ruraux, qui, par les temps qui courent, se sentent désertés au sens propre du terme, déconnectés. Dans ce domaine, il y a un travail énorme à accomplir. Mais, de grâce, cessons de démolir, de déstructurer le réseau ferroviaire existant et sauvons ce qui peut encore être sauvé ! Bien des lignes doivent continuer à exister et à être exploitées au titre du service public.

Le groupe écologiste ne votera pas l'amendement de suppression de l'article 2 ; il ne votera pas non plus contre, il s'abstiendra, dans l'attente de voir ce qui se passera par la suite. Nous sommes d'accord pour accorder une place au privé dans le transport par autocar, à la condition d'une

régulation par les pouvoirs publics : celle-ci est absolument nécessaire. C'est pourquoi nous voterons l'amendement n° 155 rectifié de notre collègue Marie-Noëlle Lienemann. L'avenir passe par une prise en compte à la fois des exigences du service public et par une ouverture régulée en direction du secteur privé. *(Applaudissements sur les travées du groupe écologiste.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. 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.)

Mme la présidente. 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° 124 :

Nombre de votants	337
Nombre de suffrages exprimés	327
Pour l'adoption	21
Contre	306

Le Sénat n'a pas adopté.

Je suis saisie de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 1028, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. Malgré vos différentes interventions, monsieur le ministre, et comme vous avez pu le constater, nous ne sommes absolument pas convaincus du bien-fondé du développement d'une offre de transport par autocar longue distance sous la houlette d'opérateurs privés, sans respect *a priori* des normes environnementales, commerciales et sociales.

Le développement de l'offre par autocar serait la solution aux problèmes de la SNCF ? La SNCF aurait été infantilisée et très subventionnée, comme vient de le dire notre collègue Giraud ? C'est oublier que le transport ferroviaire, la gestion et le développement de nos infrastructures essentielles ne sont pas une activité comme une autre, ne sont pas un service marchand comme un autre. Dès lors, vous comprendrez que nous ne pouvons souscrire aux orientations sous-tendues par l'article 2. Nous ne voulons pas supprimer de kilomètres, nous ne voulons pas renoncer à l'entretien de ce réseau. Nous

avons une autre conception du bien commun. Ne nous trompons pas : c'est non pas du TGV qu'il s'agit, mais bien des TET et des TER.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, la possibilité d'ouvrir une ligne d'autocar subventionnée, de recourir à une délégation de service public existe déjà, c'est un fait, principalement dans les zones rurales dont nous sommes ici plusieurs représentants et représentantes. Cela nous semble suffisant et conforme aux principes posés par la décentralisation et à la responsabilité de l'État, garant de l'unité et de l'équilibre de notre territoire.

Vous considérez que l'on répond mieux aux besoins des citoyens en raisonnant à partir de l'ouverture au privé, à la concurrence. Nous, nous pensons au contraire qu'il faut réfléchir à une réponse plus collective fondée sur le partage, la concertation, l'égalité des territoires et la maîtrise publique.

Mme la présidente. L'amendement n° 155 rectifié, présenté par Mmes Lienemann, Jourda et Claireaux, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Comme je l'ai indiqué précédemment, je suis hostile à cette ouverture à la concurrence. Cela étant, j'ai bien compris qu'une majorité des membres de cette assemblée y était favorable. Afin de préserver l'esprit de service public, l'égalité des territoires et l'intérêt général, je propose donc de réguler cette ouverture. À ce jour, pour prendre l'exemple de l'Île-de-France, même si je ne propose bien évidemment pas de reproduire à l'identique ce modèle, il existe des cas où l'offre de transport privée s'inscrit dans un cadre d'intérêt public.

Afin de s'assurer que l'ouverture de lignes nationales d'autocar soit régulée par les pouvoirs publics et ne fasse pas une concurrence déloyale aux lignes de transport ferroviaire, cet amendement vise à inscrire cette ouverture dans le cadre de conventions de service public.

Mme la présidente. L'amendement n° 1017 rectifié, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après le mot :

national

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

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

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Cet amendement s'inscrit dans le même esprit que celui de Marie-Noëlle Lienemann.

L'alinéa 6 de l'article 2 est l'une des dispositions clés du projet de loi. Il dérégularise le transport par autocar et vise à le développer considérablement au détriment du transport ferroviaire. Les fermetures de lignes et la réduction des dessertes annoncées par la SNCF le montrent. Notre pays dispose pourtant d'un maillage ferroviaire exceptionnel – parfois sous-utilisé et trop souvent dégradé – qui est une richesse pour son développement. Pourquoi contribuer aujourd'hui à le réduire aussi fortement ?

Vous avez évoqué l'intelligence, monsieur le ministre. Je me contenterai humblement de relever les non-sens de l'article 2.

Non, le transport de voyageurs par route n'est certainement pas le plus écologique ! S'il se conçoit sur des petites et moyennes distances, sur de plus grandes, il s'agit d'un non-sens en termes de transition énergétique.

C'est également un non-sens économique, car, dans les prix qui seront pratiqués par les sociétés de transport routier de voyageurs, ne seront pas incluses la destruction permanente des infrastructures routières et la charge qui incombera à la collectivité et aux contribuables. Là encore, nous sommes confrontés à l'illustration du concept suivant : privatisation des bénéfices, socialisation des coûts.

C'est un non-sens en matière de sécurité routière. Je ne dramatiserai pas le sujet, mais la présence accrue d'autocars sur les routes et les autoroutes n'est pas une bonne nouvelle dans ce domaine.

C'est un non-sens en matière de droits sociaux avec une concurrence exacerbée.

C'est un non-sens concernant les créations d'emplois. Oui, on pourra certainement en observer dans le transport routier, mais combien d'emplois seront détruits dans le ferroviaire, y compris dans l'industrie ferroviaire, qui est pourtant très importante dans notre pays ?

C'est un non-sens, enfin, en matière de développement du territoire, avec l'abandon d'un nombre considérable de lignes et de dessertes ferroviaires.

Voilà pourquoi notre amendement prévoit – c'est un minimum – que les entreprises privées de transport de voyageurs signent des conventions de service public.

Mme la présidente. L'amendement n° 336, présenté par MM. Joyandet et Raison, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Monsieur le ministre, vous souhaitez libérer les énergies dans le domaine du transport. Vous avez raison, et je vous soutiens.

Pour ma part, loin de certaines positions qui peuvent paraître un peu extrémistes, j'ai toujours le souci de rechercher un équilibre. C'est pourquoi – c'est l'objet de l'amendement que j'ai cosigné avec Alain Joyandet – j'ai cherché à

aboutir à un compromis entre deux types de transports de voyageurs : d'une part, les TER, qui sont parfois des trains, mais pas toujours, et parfois des transports routiers, dont l'exploitation est souvent confiée, après appel d'offres, à des entreprises privées, et, d'autre part, les TET, auxquels nous tenons tous mais dont l'équilibre financier – c'est peu de le dire – reste fragile.

Nous devrions pouvoir créer des lignes nouvelles de transport routier de personnes, à condition de prendre la précaution qu'elles ne concurrencent pas inutilement ou anormalement les lignes de TET ou de TER préexistantes. Comme l'a rappelé Mme Lienemann en évoquant la péréquation, le secteur public compte certaines lignes routières de TER – dans le secteur ferroviaire, je n'en connais point – qui parviennent à l'équilibre financier. Or prenons garde à ne pas créer une concurrence qui pourrait leur être fatale.

Mme la présidente. L'amendement n° 1018, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Les dispositions du projet de loi apparaissent insuffisantes pour protéger correctement les services publics de transports, en particulier ferroviaires. Le développement de l'autocar risque de déstabiliser les liaisons ferroviaires les plus fragiles, tels les trains d'équilibre du territoire, mais également les TER interrégionaux.

Dans un contexte de resserrement de leurs contraintes budgétaires et de l'importance des investissements que nécessite la régénération ou l'entretien des infrastructures, de nombreux acteurs – État, régions, SNCF, RFF – vont être tentés de transférer massivement sur route nombre de liaisons assurées aujourd'hui par le rail. Si nous souhaitons que l'offre de transport par autocar soit complémentaire de l'offre de transport ferroviaire et ne vienne pas s'y substituer, il importe de préciser que les entreprises de transport public routier de personnes ne pourront assurer de services réguliers non urbains que sur les seules liaisons qui ne sont pas déjà assurées par le rail.

Tel est le sens du présent amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 424, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Il nous semble important de prévoir des mesures afin de limiter les effets en termes de pollution du transport par autocar. Nous proposons donc, au travers de notre amendement, que tout véhicule de transport de personnes nouvellement immatriculé doive se conformer aux meilleures normes environnementales, ce qui sera le cas des nouvelles flottes d'autocars qui vont se constituer ou être renouvelées. Ainsi, une entreprise qui souhaite ouvrir une ligne d'autocar devra mettre sur le marché les véhicules répondant aux meilleurs critères environnementaux, à savoir la norme Euro 6.

Toutefois, cet amendement permet une certaine souplesse dans le choix de la flotte d'autocars, dans la mesure où il tient compte du fait que, sur certaines longues distances, il est pour le moment difficile de recourir à des autocars électriques ou roulant au GNV, le gaz naturel pour véhicules. Est ainsi prévu le renvoi à un décret pour préciser le type de lignes concernées, le rythme d'équipement des flottes et le délai d'entrée en vigueur de cette disposition.

Après le vote d'une loi sur la transition énergétique et quelques mois avant la tenue d'une conférence sur le climat, cet amendement nous semble justifié et son adoption serait bienvenue.

M. Jean Desessard. Bravo !

Mme la présidente. L'amendement n° 1019, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Annie David.

Mme Annie David. Nous avons tous en tête le problème des travailleurs détachés, que nous aborderons à la fin de nos travaux. En attendant, cet amendement de repli vise à inscrire dès maintenant dans le projet de loi que le droit du travail en vigueur sera bien respecté, tant pour garantir aux salariés l'exercice de leur activité dans de bonnes conditions que pour assurer la sécurité des passagers qui seront transportés sur ces lignes nouvelles.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur de la commission spéciale. La commission spéciale a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 1028, en cohérence avec sa position sur l'article 2. L'avis est également défavorable sur les amendements n° 155 rectifié et 1017 rectifié, qui vont à l'encontre de la réforme proposée et donc du développement du transport par autocar.

L'amendement n° 336 tend à réduire considérablement la portée de la réforme proposée. Même si un service ferroviaire existe déjà sur la liaison concernée, il peut ne pas répondre entièrement à la demande : le trafic peut être saturé, le billet trop cher ou le service de piètre qualité. Dès lors, il peut être pertinent d'ouvrir une ligne de transport par autocar. Il conviendra bien évidemment que la SNCF s'adapte en conséquence pour améliorer la qualité de son service et réduire ses coûts.

Monsieur Raison, le fait que nous ayons, en commission spéciale, adopté un seuil de 200 kilomètres en dessous duquel l'autorité organisatrice de transport peut limiter ou interdire une ligne de transport par autocar est de nature à renforcer la protection des services conventionnés vis-à-vis d'une concurrence éventuelle des services de transport par autocar. Pour toutes ces raisons, la commission spéciale a émis un avis défavorable sur votre amendement.

L'amendement n° 1018 étant similaire au précédent, la commission spéciale a également émis un avis défavorable.

Monsieur Labbé, l'article 1^{er} bis, qui a été introduit par l'Assemblée nationale, me semble déjà répondre à votre souci légitime de limiter les effets du développement des transports par autocar sur l'environnement. La commission a donc émis un avis défavorable sur l'amendement n° 424.

S'agissant, enfin, de l'amendement n° 1019, il ne me semble pas utile d'insérer une telle disposition dans la loi à cet endroit. Il est évident que les services de transport devront respecter les normes sociales en vigueur dans le secteur. Il ne me paraît pas nécessaire d'alourdir inutilement la rédaction de l'article 2. Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. Je souhaiterais revenir sur quelques-uns des arguments qui ont été avancés.

En termes d'emplois, pour prolonger la discussion que nous avons eue tout à l'heure, je vous renvoie à l'étude précise de France Stratégie, qui prévoit la création nette de 22 000 emplois. Le terme « nette » montre bien que sont aussi pris en compte les effets potentiels dans d'autres secteurs. J'y reviendrai, même si ceux-ci sont largement à relativiser.

En termes économiques, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, la filière ferroviaire n'a pas attendu l'ouverture de lignes d'autocar pour être en difficulté. Cette situation, qui nous préoccupe également, résulte notamment de la baisse de la commande publique, qu'il s'agisse des TGV ou d'autres types de modèles. En fait, cette question a une dimension largement européenne.

Les transports ferroviaires ne seront pas affectés par l'ouverture de lignes d'autocar. Je veux bien qu'on agite les peurs ou qu'on mette en avant des certitudes *a priori*. Personnellement, j'en ai peu, et j'essaie de me fier aux faits. Parmi les pays qui ont ouvert ce secteur de manière comparable voilà une vingtaine d'années – nous avons donc un certain recul –, il y a la Suède, qui n'est pas connue pour être un modèle ultralibéral. Dans ce pays, la part modale du transport ferroviaire a augmenté de 3 % depuis 1990, date à laquelle on a ouvert le transport par autocar. Au Royaume-Uni, la hausse a été de 2 %. On ne constate donc aucune cannibalisation d'un mode de transport sur l'autre, mais plutôt une complémentarité.

Historiquement, la France a commis une erreur en pensant qu'un moyen de transport épuisait la totalité des mobilités pour nos concitoyens. Or, pour se rendre d'un point A à un point B, certains prendront le train, d'autres leur véhicule et une troisième catégorie s'y rendra en avion.

Soyez cohérents, allez au bout de votre raisonnement : interdisez les liaisons aériennes là où il existe des liaisons ferroviaires ! La multimodalité est une réalité sur notre terri-

toire. Le Gouvernement propose simplement de la compléter. Au reste, sans chercher à vous doubler par votre gauche,...

Mme Laurence Cohen. C'est très difficile !

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. C'est même impossible !

M. Emmanuel Macron, ministre. ... force m'est de dresser ce constat : d'une certaine manière, vous acceptez que l'avion, qui est plus cher, concurrence le train, mais vous refusez que le car, qui est moins cher, vienne le concurrencer. Tout cela n'est pas très cohérent.

Mme Catherine Deroche, corapporteur de la commission spéciale. C'est vrai !

Mme Cécile Cukierman. Le service public, ce n'est pas ça !

M. Emmanuel Macron, ministre. Si l'on s'en tient aux faits, si l'on s'efforce d'examiner les cas où des expériences ont été menées *in vivo*, on constate que l'ouverture à la concurrence des lignes d'autocar n'a pas réduit la part modale du transport ferroviaire.

Mme Laurence Cohen. Et les régions payent la facture !

Mme Éliane Assassi. Comparez ce qui est comparable !

M. Emmanuel Macron, ministre. Enfin, en termes environnementaux, je vous renvoie à ce que j'ai dit précédemment : les normes Euro 6 sont plus contraignantes que nombre d'autres normes dans ce secteur. Les nouveaux autocars mis en circulation seront deux fois moins polluants que ceux de 2013 et treize fois moins polluants que ceux de 2001. J'ajoute que, dans ce domaine, les impacts écologiques ont été mesurés au regard des taux de remplissage respectifs des trains et des autocars : sur cette base, les éléments que vous mettez en avant sont largement remis en cause.

Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 1028.

Sur les amendements n°s 155 rectifié et 1017 rectifié, j'émet un avis défavorable, pour une raison comparable à celle que j'ai invoquée il y a quelques instants.

Madame Lienemann, on peut ouvrir un secteur sans qu'il soit nécessairement conventionné dans sa totalité. À l'heure actuelle, il est déjà possible de conventionner des lignes d'autocar à l'échelle des régions et des départements : ce point n'exige donc pas une réforme. L'ouverture proposée ne passe pas par le conventionnement. En revanche, dans sa rédaction initiale, le projet de loi indique que la régulation de cette activité passe par l'avis conforme de l'ARAFER. En effet, cette procédure est garante d'une cohérence pour l'ensemble de notre territoire. De surcroît, elle assure la prise en compte des intérêts et des équilibres territoriaux.

L'adoption de l'amendement n° 336 aboutirait, en quelque sorte, à un retour en arrière. Aujourd'hui, au sein de nos territoires, certaines lignes d'autocar doublent des lignes de train. De fait, je le rappelais à l'instant, ces deux services sont complémentaires et peuvent être parallèles. Or la restriction que cet amendement tend à apporter nous empêcherait de telles complémentarités.

Le souci que tend à traduire l'amendement n° 336 est précisément celui que le Gouvernement s'est efforcé de transcrire dans le texte, au fil de son élaboration, en prévoyant l'avis conforme de l'ARAFER, et, pour les liaisons inférieures à 100 kilomètres glissants, l'avis préalable des autorités organisatrices de transports. Ces dispositions

ont été modifiées par votre commission spéciale dans un sens qui me semble trop restrictif. Nous débattons de cette question en temps voulu.

Cela étant, les modes de régulation prévus par le Gouvernement et par la commission spéciale répondent, l'un comme l'autre, à la préoccupation exprimée *via* l'amendement n° 336, sans instaurer un système créant un rapport d'exclusion lorsqu'une liaison ferroviaire existe. Voilà pourquoi je demande le retrait de cet amendement.

En outre, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1018.

À mon sens, l'amendement n° 424 est déjà satisfait par l'article 1^{er} *bis* du projet de loi, en vertu duquel un décret fixera les normes environnementales que devront respecter les autocars. En conséquence, je demande son retrait.

Enfin, je sollicite le retrait de l'amendement n° 1019. En matière de transports, la réglementation sociale est fixée par le livre III de la première partie du code des transports, en particulier par l'article L. 1311-1, qui est on ne peut plus clair : les dispositions du code du travail s'appliquent aux entreprises de transport routier, « sous réserve des dispositions particulières ou d'adaptation prévues par le présent code ».

Je le rappelle, la réforme dont nous débattons ne concerne, précisément, que les entreprises de transport routier. Ce domaine est bien couvert par les règles définies au titre du code des transports.

Là est l'innovation du présent texte. Aujourd'hui, le transport par covoiturage existe en France, mais il n'est pas régulé. En l'espèce, nous visons un mode de transport collectif plus efficace encore que le covoiturage, à savoir l'autocar, et nous proposons de mieux le réguler en le réservant aux seules entreprises de transports. Aussi, je le répète, cet amendement est pleinement satisfait. Il n'est même pas nécessaire de se référer à l'article 96 *bis* du projet de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Guerriau, pour explication de vote sur l'amendement n° 1028.

M. Joël Guerriau. Nous adhérons aux positions de la commission spéciale et du Gouvernement.

Les différents modes de transport permettent une véritable complémentarité. À mes yeux, croire que leurs usages se concurrencent revient à commettre une erreur. Bien au contraire, il faut renforcer toutes les capacités territoriales existant en la matière.

Cela étant, il me semble assez ahurissant de demander l'avis conforme des conseils départementaux et régionaux pour les conventions de service public. Je n'imagine pas qu'un service d'autocars en soit réduit à contourner un département qui aurait refusé d'accorder son avis conforme. Aussi, il me semble indispensable de garantir la cohérence du dispositif.

M. Olivier Cadic. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1028.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote sur l'amendement n° 155 rectifié.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, je partage votre souhait d'élargir l'offre de transports proposée à nos concitoyens. Certains territoires souffrent en effet d'une

pénurie. De plus, je n'oppose pas les bus et les cars aux trains, sauf, bien entendu, lorsqu'on fait tout pour fermer des lignes ferroviaires au motif que des bus sont en service... *(Marques d'approbation sur les travées du groupe CRC.)*

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Voilà le problème !

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. C'est caricatural !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Pour ma part, j'ai du service public une vision extensive, laquelle, à mon sens, permet de garantir la cohérence de son organisation. Pour avoir connu en grande banlieue la cohabitation des réseaux de bus de la RATP et des lignes privées, je peux vous dire que, sur les lignes les plus attractives, la concurrence était féroce. *A contrario*, des territoires entiers, ne présentant qu'une faible rentabilité, n'étaient pas pris en compte. Or plus la RATP perdait d'argent pour des lignes rentables, moins elle était à même de garantir la continuité du service public dans des secteurs mal desservis.

Une loi a été adoptée. Ce texte n'a pas tué les entreprises privées – ces dernières se développent aujourd'hui en Île-de-France –, mais il a permis, dans le cadre de conventionnements de service public, la cohabitation de lignes privées et de lignes publiques. De deux choses l'une : soit on considère que cette disposition générale est suffisante et qu'il n'est pas nécessaire de déréguler ce secteur – c'est ce que j'ai tendance à penser –, soit on renforce la part de la concurrence. Dans ce dernier cas, il me semble nécessaire d'agir dans le cadre de conventions de service public.

Monsieur le ministre, je ne suis pas parvenue à vous convaincre. Pour autant, je reste persuadée que l'offre de transports, *in fine*, s'appauvrira dans certains territoires, notamment par la disparition des TET. Parallèlement, une grande concurrence s'exercera à coup sûr dans les secteurs qui présenteront une rentabilité bien plus grande. Or, si une ligne est rentable, je ne vois pas pourquoi le service public ne pourrait pas l'exploiter.

Quoi qu'il en soit, je vous le garantis, je n'ai en aucun cas déposé cet amendement en vue de mettre en concurrence le train et le car. On ne pourra pas faire du « tout-train ». Pour autant, il ne faut pas affaiblir nos réseaux ferroviaires. Il existe un espace pour les cars, mais, par cet amendement, qui tend à garantir une régulation publique, c'est l'esprit du service public que je tiens à défendre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Bataille, pour explication de vote.

Mme Delphine Bataille. Il ne s'agit nullement de dénigrer le car, mais d'insister, comme Mme Lienemann vient de le faire, sur le risque de dégradation qui plane sur certaines liaisons ferroviaires. Il ne s'agit pas non plus d'opposer les lignes de train aux lignes de car : l'ouverture de nouvelles liaisons par autocar permettra de compléter l'offre de transports existante et de désenclaver certains territoires.

Pour ma part, j'insiste sur le danger que représente, pour la SNCF, la tentation de fermer certaines lignes de trains d'équilibre du territoire pour favoriser l'exploitation des autocars, au motif qu'ils sont plus rentables. Ce risque a déjà été pointé du doigt au cours de nos débats. La SNCF pourrait anticiper cette opportunité en exploitant de manière incohérente ses TET, dans le but de décourager les usagers de ces trains.

M. Roland Courteau. C'est possible !

Mme Delphine Bataille. Au demeurant, la dégradation de certaines liaisons ferroviaires interroge vivement la stratégie suivie par l'opérateur historique. C'est le cas, par exemple, dans le département du Nord, où des trains, bondés il y a peu encore, voient leur fréquentation diminuer du fait des décisions incohérentes dont leurs horaires font l'objet ou par suite de l'allongement insupportable de la durée des trajets.

Monsieur le ministre, vous l'avez souligné, l'autocar est une solution alternative au train, pour des trajets ne disposant pas de dessertes ferroviaires ou lorsque les liaisons ferrées sont moins pratiques ou plus coûteuses. Toutefois, le car ne saurait l'emporter sur le train en termes de rapidité, de sécurité ou même de confort.

Par ailleurs, le retour d'expérience de certains pays, comme l'Angleterre ou l'Allemagne, mérite d'être pris en considération. Il est possible que la France connaisse, à court terme, une multiplication des dessertes et une guerre des prix, puis qu'elle subisse, à plus long terme, une consolidation du marché entre opérateurs et une rationalisation des dessertes. Ainsi, au fil du temps, l'offre de transports risquerait de ne plus venir qu'en complément du transport par train. Dès lors, la SNCF pourrait choisir de remplacer certaines liaisons ferroviaires plus contraignantes que d'autres, du fait de leurs aménagements structurels, au profit de lignes d'autocar plus rentables. Ainsi – nombre de nos collègues l'ont souligné –, le train serait privilégié dans les territoires les plus riches et le car, moins cher pour les usagers, prévaudrait dans les territoires les moins favorisés.

M. Roland Courteau. Eh oui !

Mme Delphine Bataille. Dans un contexte où l'État doit rester le garant de l'équilibre entre les territoires, j'appelle votre attention sur la nécessité d'assurer, pour l'ouverture de nouvelles lignes d'autocar, une régulation optimale en cohérence avec l'action des collectivités territoriales et en dialogue avec ces dernières. Il faut permettre l'accès du plus grand nombre à la mobilité. (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste, ainsi que sur les travées du groupe CRC et du groupe écologiste.*)

M. Dominique Watrin. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Pour ne pas allonger les débats, j'indique simplement que les membres du groupe écologiste voteront l'amendement de Mme Lienemann.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Canevet, pour explication de vote.

M. Michel Canevet. Je suis très étonné par la tournure que prennent nos débats depuis hier. Le texte nous donne l'occasion de moderniser le fonctionnement des transports dans notre pays. Or, dans ce domaine, certains se montrent totalement rétrogrades (*Protestations sur les travées du groupe CRC.*) ...

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. Ça commence à bien faire !

Mme Éliane Assassi. Changez de logiciel !

M. Michel Canevet. ... arc-boutés sur le principe que le service public peut répondre à tout.

Nous vivons, fort heureusement, dans un pays de libertés. Aujourd'hui, la régulation atteint un degré tel qu'une évolution se révèle indispensable dans ce domaine. À cet égard,

M. le ministre souligne avec raison que cette réforme est une véritable opportunité, et je remercie M. le président de la commission spéciale du dispositif qu'il nous a présenté.

On le constate clairement, certains territoires de notre pays ne sont pas convenablement desservis.

Mme Laurence Cohen. Ça ne fait aucun doute !

M. Michel Canevet. Afin d'améliorer leur desserte, il est nécessaire d'apporter un peu de liberté. Parallèlement, on ne peut pas continuer à financer le service public par l'emprunt, par le crédit, comme ce fut le cas jusqu'à présent.

Je note que la SNCF reste une entreprise d'État. Si des problèmes de liaison persistent, le Gouvernement prendra ses responsabilités, puisqu'il est l'actionnaire principal de cette société, et la situation se rétablira.

Mme Laurence Cohen. Quel optimisme !

M. Michel Canevet. Mais, de grâce, n'attribuons pas la responsabilité de ces problèmes aux opérateurs. Le service de transports doit être amélioré dans notre pays, et il ne s'améliorera que si des initiatives sont prises en ce sens ! (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Filleul. Il est bon d'insister sur les diverses vérités que M. le ministre vient de rappeler.

Gardons à l'esprit que notre pays fait face à d'immenses besoins de mobilité : cette demande s'exprime partout sur notre territoire. Les besoins de mobilité ne sont pas assouvis par les TER et les TET.

Les autocars privés viendront compléter l'offre de transports. Dans tous les pays où une réforme similaire a été mise en place, en particulier en Allemagne – je fais abstraction de l'Angleterre, où ce chantier est un peu plus ancien –, on a établi ce constat : les autocars sont venus compléter l'offre de transports et le nombre de passagers des trains, en particulier des trains régionaux, n'a pas baissé.

Voyons les choses en face : les régions n'ont la capacité d'augmenter encore le nombre de TER actuellement sur les voies. Concernant les TET, je souhaite faire un rappel, car certains articles de presse ne sont pas conformes à la réalité. S'il est un jour décidé de les supprimer, cela ne sera pas le fait de la SNCF, mais de l'État, en tant qu'autorité organisatrice de transports pour les trains d'équilibre du territoire. Les études actuellement en cours ne vont cependant pas dans ce sens ; nous n'en sommes donc pas là.

Le développement des autocars est nécessaire à la mobilité. Je ne voterai donc évidemment pas les amendements de suppression.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Cadic, pour explication de vote.

M. Olivier Cadic. Tout le monde évoque la progression du nombre de passagers dans les transports ferroviaires au Royaume-Uni et en Allemagne. Dans ces deux pays, le système ferroviaire a été libéralisé : on compte cent soixante-dix ou cent soixante-quinze compagnies de transport en Allemagne et quelque soixante-quinze au Royaume-Uni.

Mme Éliane Assassi. Et il n'y a pas d'accidents, c'est ça ?

M. Olivier Cadic. Je n'irai pas plus loin, car je ne souhaite pas faire dérailler certains de nos collègues... (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote.

Mme Laurence Cohen. Comparons ce qui est comparable. Je viens d'entendre évoquer les bienfaits de la situation en Grande-Bretagne. Il faudrait peut-être se souvenir des problèmes de sécurité qui sévissent là-bas grâce à Mme Thatcher, qui a démantelé le service public du chemin de fer. Ce n'est pas un modèle!

Les lignes de chemin de fer qui sont supprimées, les gares qui ne sont plus desservies, ce ne sont pas des affabulations de notre part, des articles de presse mensongers, c'est une réalité! À travers le projet global d'aménagement des territoires et des métropoles, il semble que l'on ne souhaite desservir que des pôles d'excellence. Cela me fait songer à la situation que l'Île-de-France aurait connu sans la mobilisation des populations pour imposer plus de gares que ce que prévoyait le Grand Paris concocté par Nicolas Sarkozy.

Les amendements qui ont été déposés sont constructifs et devraient susciter l'intérêt. Même si nous avons présenté les nôtres, nous considérons que la proposition que vient de défendre Marie-Noëlle Lienemann est intéressante: elle cherche non pas à opposer les modes de transport entre eux mais à les rendre complémentaires. Toutefois, dans cette enceinte, on ne semble pas décidé à réfléchir, on se contente d'opposer les ringards aux modernes... (*Exclamations sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*) Dès lors, il est difficile, sans jeu de mots, de cheminer ensemble.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Vergoz, pour explication de vote.

M. Michel Vergoz. Je viens d'une île qui ne connaîtra jamais ce type de débat un peu surréaliste.

Mme Éliane Assassi. On peut aussi parler de la route littorale!

M. Michel Vergoz. Chez nous, il n'y a plus de ferroviaire, le rail a été supprimé parce que l'économie dominante tendait vers le tout-voiture pour le plus grand profit de quelques familles. Les bus se meurent dans une sorte de coma circulatoire. Il n'y a pas de transports collectifs.

Chez vous (*Exclamations sur diverses travées.*)...

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Chez nous!

M. Michel Vergoz. Certes! Dans l'Hexagone, voulais-je dire, vous entrez dans des débats surréalistes! Pensez-vous que ceux qui nous écoutent se reconnaissent dans vos propos? Certains doivent se dire: « ils ne parlent pas pour moi, je ne peux pas me payer le TER ou le TET, mais je pourrais profiter de l'autocar! »

Mme Laurence Cohen. Il existe des tarifications sociales: aux régions de les mettre en œuvre!

M. Michel Vergoz. Laissez-vous aller une seconde à penser que l'on ouvre de nouveaux espaces de mobilité à des gens qui en sont exclus.

Monsieur le ministre, mettez en place des lignes d'autocar, menez à bien cette réforme! Ce n'est pas la révolution tout de même!

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

Mme Laurence Cohen. C'est même exactement le contraire!

M. Michel Vergoz. Le service public est indispensable, nous le défendons tous et vous plus que moi ce soir, au moins en apparence. Pourtant, je ne peux plus vendre à mes compa-

trioties l'idée qu'il existera coûte que coûte. Ce n'est pas vrai! Dans mon petit village, j'ai perdu la poste. C'est un point de repère qui a disparu. On le sait, ce service public est en grande difficulté à cause du développement d'internet.

Mme Éliane Assassi. Bientôt, on y passera le permis de conduire; vous verrez, ça ira mieux...

M. Michel Vergoz. Si le service public ne se remet pas lui-même en question, il ne pourra pas être sauvé. J'en suis un fervent partisan, mais vous semblez penser que, en le mettant en avant comme un mot magique, on trouvera de l'argent et que l'État, quel que soit demain le gouvernement, fera le nécessaire pour le sauver. Le service public ne sera sauvé que s'il est capable de s'adapter au nouvel environnement dans lequel il est appelé à évoluer. (*Rires sur les travées du groupe CRC.*)

Vous riez, parce que vous pensez que l'État providence, c'est encore pour demain. Depuis quelques jours, vous tenez des propos qui me semblent surréalistes, et pas seulement sur le sujet qui nous occupe maintenant. Comme socialiste, je suis un ardent défenseur du service public, mais il faut aussi parler de sa rentabilité. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC. – M. Alain Richard applaudit également.*)

Mme Éliane Assassi. Tout va bien: la droite est d'accord avec vous!

M. Michel Vergoz. Je ne vais pas essayer de vous convaincre, ma chère collègue, mais cessons de faire croire aux Françaises et aux Français, d'ici ou d'outre-mer, qu'il suffit d'accoler à nos choix politiques le mot de service public pour que la réalité qu'il recouvre soit sauvée.

Comme d'autres, j'avais été terriblement peiné à l'époque de voir que nos banques, parce qu'elles étaient nationalisées, se permettaient des choses que les banques privées ne se permettent jamais. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC. – Exclamations sur les travées du groupe CRC.*)

Mme Éliane Assassi. Parlons-en, des banques!

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Michel Vergoz. Pensez à ceux qui n'ont pas les moyens de se payer le train,...

Mme Laurence Cohen. Je vous le répète, la solution c'est la tarification sociale!

M. Michel Vergoz. ... et faites confiance à la concurrence saine et honnête qui se mettra en place. Ce n'est pas une grande révolution!

Mme Éliane Assassi. On a compris que vous étiez un social-libéral!

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Troendlé, pour explication de vote.

Mme Catherine Troendlé. M. le ministre a cité la Suède et le Royaume-Uni, certains de nos collègues ont évoqué l'Allemagne. Pour ma part, je voudrais décrire un système parfaitement abouti, aux portes de la France: le système suisse.

M. Michel Bouvard. Très bien!

Mme Catherine Troendlé. La carte de la mobilité en Suisse est une toile d'araignée complète, qui pénètre jusqu'aux plus petites communes du pays. Au départ, il y a un réseau ferroviaire auquel on n'a pas touché – contrairement à la France – systématiquement prolongé par des lignes d'autocar jusqu'au fin fond du pays.

En France, nous avons déconstruit le rail. Je me souviens du maillage de petits trains qui couvrait le Sundgau alsacien et qui a été détruit par l'extension de la voiture sur ce territoire. Aujourd'hui, nous avons remis en place des autocars.

Monsieur le ministre, je voudrais vous parler de l'expérience menée dans le cadre de l'eurodistrict entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Nous travaillons sur une plateforme de multimodalité qui nous permettra de circuler entre les trois pays par différents modes de déplacement : trains, autocars, etc. La France, c'est vrai, est un peu faible dans ce domaine, ce qui rend ces lignes d'autocar absolument nécessaires. Je vous propose en outre d'ajouter des plateformes de covoiturage, afin que, du fin fond des plus petites communes, on puisse se diriger sans utiliser trop longtemps la voiture vers les services d'autocar, puis, de là, vers le ferroviaire. Ce maillage me semble nécessaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour explication de vote.

M. Michel Bouvard. Je voudrais expliquer pourquoi je ne voterai pas ces amendements.

J'ai présidé, après Jean-Jacques Filleul, le Conseil supérieur du service public ferroviaire, au moment où s'est posé le problème des trains d'équilibre du territoire. Nous nous étions alors livrés à une première réflexion pour étudier le financement de ces trains, qui sont d'abord victimes d'une baisse de fréquentation due à la progression du maillage autoroutier du pays. C'est un fait incontournable qu'il faut garder à l'esprit.

La vérité, c'est que ces trains seront de plus en plus déficitaires. Un jour, nous n'aurons plus les moyens d'entretenir un certain nombre d'infrastructures. Il est en effet illusoire de considérer que notre pays peut conserver la totalité du réseau ferré du XIX^e siècle en gardant les moyens de financer celui du XXI^e siècle. Voilà la réalité !

Le système ferroviaire reste pertinent et indispensable, mais là où se trouvent des bassins de population suffisants et dans les infrastructures de fret de longue distance. Une fois qu'on a dit cela, il faut admettre que des modes de transports alternatifs collectifs prennent progressivement la place.

Par ailleurs, la France est le pays qui dispose aujourd'hui de trois des plus grandes entreprises mondiales en matière de transport public, dont l'autocar.

Mme Nicole Bricq. Absolument !

M. Michel Bouvard. Keolis, filiale de la SNCF, Transdev ou la RATP commercialisent des liaisons par autocar dans le monde entier. Aussi, aux yeux de nombre de nos interlocuteurs étrangers, il est paradoxal que nous ne développions pas dans notre propre pays ce que nous leur vendons dans le cadre de délégations de service public ou de concessions,...

M. Alain Richard. C'est vrai !

M. Michel Bouvard. ... d'autant qu'il y a là des marchés à prendre, des emplois à créer et des savoir-faire et des technologies à vendre.

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

M. Michel Bouvard. Enfin, je tiens à le dire, ce texte est en cohérence – la cohérence n'est pas toujours au rendez-vous de l'action des gouvernements en place – avec les dispositions du projet de loi NOTRe, le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, avec le

regroupement de la compétence ferroviaire vers les régions, le transfert des transports interurbains de voyageurs des départements vers les régions. D'ailleurs, si l'on veut dynamiser le service public de transport de voyageurs, il conviendra de toilettier la loi d'orientation des transports intérieurs, dite « loi LOTI ». Excellente en son temps, cette loi est aujourd'hui parcellisée pour ce qui concerne les autorités organisatrices.

C'est ainsi que l'on développera le service public et que l'on répondra aux besoins de la population et certainement pas en s'opposant à des dessertes par autocar, qui sont complémentaires, ont une utilité, sont profitables au tourisme, qui est aussi l'un des principaux secteurs en matière de créations d'emplois dans notre pays. (*Applaudissements sur plusieurs travées de l'UMP, ainsi que sur quelques travées du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Comme ma collègue Catherine Troendlé, je voudrais évoquer le système suisse. Lorsque je suis allé dans ce pays il y a de nombreuses années, on m'avait conseillé d'essayer le tram-train. En pleine campagne, j'ai arrêté le train et j'ai pu me rendre au cœur de la ville. Nous devrions développer ce mode de transport dans notre pays.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. À Strasbourg ?

M. Charles Revet. Je ne connais pas le maillage ferroviaire en Allemagne, pays dont on a beaucoup parlé ce soir, mais, en tant que rapporteur de la loi portant réforme portuaire, je suis allé à Hambourg où j'ai constaté que 50 % des conteneurs partant pour de moyennes et longues distances empruntent le rail, contre 4 % en France. Notre pays a pourtant un maillage tout à fait exceptionnel. Une seule grande ville, me semble-t-il, n'est pas desservie par le transport ferroviaire.

Pour ce qui est de la complémentarité des modes de transport, honnêtement, je ne connais pas l'efficacité de la mesure proposée. Si elle marche, tant mieux ! Si elle apporte un service, tant mieux ! Je puis juste vous faire part de mon expérience dans la petite commune que j'administre : une quarantaine de personnes ont signé une pétition pour me demander de développer le transport par car. Or j'ai constaté qu'une seule personne, au final, prenait chaque jour le car, ce qui m'a conduit à suspendre ce service. Faisons attention à ce qu'il n'en soit pas de même ici.

Le transport ferroviaire présente de nombreux atouts : outre l'aspect social, il permet de diminuer le nombre de voitures, certaines familles ne seront plus obligées d'avoir deux véhicules. Aussi, dans la mesure où le maillage ferroviaire a été, dans l'ensemble, maintenu, ne devrait-on pas inciter, monsieur le ministre, la SNCF à développer le tram-train, qui a fait ses preuves ailleurs, dans les zones où la densité de population est assez forte ?

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Bourquin, pour explication de vote.

M. Martial Bourquin. Le débat porte sur la question de savoir s'il faut accepter une offre privée à côté de l'offre publique ? Est-ce choquant ? Est-ce possible ? À considérer le nombre de fermetures de lignes ferroviaires et de territoires qui ne sont pas desservis par les transports, l'avenir est non pas au tout-public ou au tout-privé, mais à une société mixte,

dans laquelle un grand service public cohabitera avec des services privés, qui apporteront une autre dimension à la politique de mobilité.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Martial Bourquin. Au regard des problèmes que nous rencontrons aujourd'hui, le secteur public ne peut pas tout faire. Ceux qui gèrent des communautés d'agglomération ou des communautés de communes le savent bien : il faut parfois ouvrir une ligne pour desservir un nouveau lotissement, mais cela coûte cher.

Avancer l'idée selon laquelle le service public peut tout faire est, selon moi, une erreur. En revanche, il faut réguler. En effet, les services privés auront la tentation de s'occuper des lignes les plus rentables et tailleront des croupières aux grands opérateurs publics. C'est à ce niveau-là que la régulation est essentielle. Il faut permettre à la société mixte de se mettre en place en évitant toute concurrence déloyale.

Mes chers collègues, je ne veux pas que ce débat nous fasse oublier l'essentiel : le tout-voiture, le tout-camion ! Chaque fois que les transports collectifs peuvent contrecarrer le tout-voiture ou le tout-camion, je me dis que, d'une certaine manière, nous avons gagné. C'est pour cette raison que nous devons imaginer ensemble cette société mixte, en préservant les grands opérateurs publics, qui, dans un marché régulé, doivent travailler aux côtés d'opérateurs privés.

Ma collègue Catherine Troendlé a cité la Suisse. Il y a une volonté politique – je le reconnais, je suis à huit kilomètres de la frontière –, mais c'est aussi un paradis fiscal (*Sourires.*), même si ce pays revient un peu sur cette politique, avec des moyens assez extraordinaires.

La question de la mobilité est essentielle dans nos sociétés. Si nous n'examinons cette question que sous un angle idéologique, à courte vue, nous ne prendrons pas les décisions qui s'imposent en vue de contrecarrer le tout-voiture. La conférence sur le climat va avoir lieu ; il faut faire baisser le tout-voiture en France. Si nous y arrivons, nous aurons bien travaillé.

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

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission spéciale.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Ce débat est évidemment passionnant ; nous comprenons bien sûr que tous nos collègues soient intéressés par cette question. Je remercie d'ailleurs tous ceux qui ont fait part de leur expérience et ont posé des questions en vue d'enrichir le débat. Toutefois, je fais observer que, en une heure vingt-cinq, nous n'avons voté que deux amendements. Quel que soit le mode de transport choisi, il faudrait songer à accélérer...

M. Bruno Retailleau. Très bien !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. Certes, ce n'est pas facile. Mais on a reproché au Gouvernement d'avoir abordé de nombreux sujets dans ce texte, alors essayons, pour ce qui nous concerne, de ne pas ouvrir trop de débats ! Je vous demande de faire un effort, car à ce rythme-là, nous allons déborder sur les vacances de Pâques.

M. Jean-Claude Lenoir. Elles sont menacées ! (*Sourires.*)

M. Éric Doligé. C'est l'omnibus... et encore !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 155 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1017 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Monsieur Raison, l'amendement n° 336 est-il maintenu ?

M. Michel Raison. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 336.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1018.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 424.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Madame David, l'amendement n° 1019 est-il maintenu ?

Mme Annie David. Après avoir entendu l'avis de Mme la corapporteur et de M. le ministre, je retire cet amendement pour ne pas alourdir le texte. Je ne doute pas que les dispositions du code du travail et du code des transports, qui encadrent les conditions de travail des conducteurs, seront respectées en France. Je tenais toutefois à rappeler le problème des travailleurs détachés. N'oublions pas que les conducteurs de bus rencontrent de plus en plus des difficultés pour travailler dans de bonnes conditions.

Notre collègue Jean-Jacques Filleul nous a invités à dire des vérités. M. le ministre a énoncé les siennes. Le groupe CRC souhaitait dire qu'il faut se préoccuper des conditions de travail des conducteurs.

Mme la présidente. L'amendement n° 1019 est retiré.

Je suis saisie de trente-deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

M. Jean Desessard. Un tunnel !

Mme la présidente. L'amendement n° 1029, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Annie David.

Mme Annie David. Cet amendement d'appel vise à appeler l'attention du Gouvernement sur l'alinéa 7 de l'article 2. En effet, aux termes de l'article L. 3111-17-1 qu'il nous est proposé d'insérer dans le code des transports, un service de transport public routier de personnes peut être créé au moyen d'une simple procédure déclarative auprès de l'ARAFER.

Nous estimons que cet alinéa est dangereux d'un point de vue social et environnemental. Bien que le projet de loi prévoie d'accroître considérablement ses compétences, l'ARAFER est une autorité indépendante faiblement dotée de moyens de contrôle. Avec une simple déclaration, les entreprises souhaitant assurer des services réguliers non urbains auront donc le champ libre pour fournir des informations *a minima*, et personne ne sera en mesure d'opérer un contrôle approfondi, puisque le retrait de l'État en la matière a été acté.

Il s'agit donc de faire entièrement confiance à un secteur privé, animé par la seule recherche de la rentabilité. Vous l'avez vous-même indiqué, monsieur le ministre, les sociétés privées investiront dans les lignes rentables. Or nous devons leur faire confiance quant à leur capacité à répondre aux exigences d'un aménagement équilibré de nos territoires. En d'autres termes, il s'agit, là encore, pour le Gouvernement, de jouer la carte de la régulation pour, en réalité, laisser libre cours au principe de la concurrence libre et non faussée.

Cet amendement tend non seulement à réaffirmer notre opposition à ces principes, mais aussi à dénoncer la supercherie et le jeu d'affichage visant à confier à des autorités indépendantes et sans moyens le contrôle de nos politiques publiques en termes de service public et de maillage du territoire. Dans le même temps, nous avons conscience que cet article, en introduisant une distance minimale de 200 kilomètres, constitue un garde-fou au développement totalement anarchique du transport par autocar. Aussi serons-nous très attentifs à vos explications pour décider si nous maintenons ou si nous retirons notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 1021, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Au début de cette phrase, insérer les mots :

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. L'adoption de cet amendement de repli – vous l'avez compris, nous étions favorables à la suppression de l'article 2 pour des raisons que nous avons longuement développées et sur lesquelles je ne reviendrai pas – permettrait *a minima*, pourrions-nous dire, de mettre en cohérence les futures lignes de car privées avec le schéma régional des infrastructures et des transports. Sinon, à quoi servirait ce schéma ? Quel serait son rôle si de nouvelles infrastructures de transport pouvaient être mises en place sans tenir compte de ses objectifs, si ces nouvelles lignes de car pouvaient s'affranchir de toute règle, de toute référence à la notion d'intérêt général.

La libéralisation de ce mode de transport est d'autant plus incompréhensible qu'elle va à l'encontre de toute la construction législative déjà entamée, de projets de loi encore en cours d'examen et qui installent la région comme la grande collectivité territoriale chargée des transports et de l'intermodalité. Avec l'article 2, tout l'édifice législatif en ce domaine vacille.

Cette dérégulation déséquilibre les différentes instances organisatrices des transports, remet en cause l'avenir des entreprises actuellement engagées dans le développement du transport public et empêche toute régulation écologique du transport routier. Si nous n'y prenons garde, la procédure prévue par l'article 2 va engorger les autorités organisatrices de transport, voire les submerger de demandes, y compris fantaisistes, de nouveaux entrants autocaristes.

Actuellement, ces autorités ne disposent ni de cette compétence ni de cette mission. Nous allons donc alourdir leur gestion, ce qui aura pour conséquence inéluctable d'accroître leurs dépenses, ce qui est tout à fait contraire, vous le reconnaîtrez, au discours ambiant.

Notre amendement vise donc à faire un premier tri parmi les projets de nouvelles lignes d'autocar et à ne retenir que ceux qui seront compatibles avec les schémas régionaux.

Mme la présidente. L'amendement n° 337, présenté par MM. Joyandet et Raison, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à M. Michel Raison.

M. Michel Raison. Il s'agit d'un amendement quasi rédactionnel, toujours inspiré par le souci de parvenir à un équilibre. Nous sommes en effet un certain nombre dans cet hémicycle à nous préoccuper de l'aménagement du territoire. Or, comme l'a dit Michel Bouvard, certains pans de nos territoires risquent de ne plus être desservis un jour, et le projet de loi n'améliorera pas forcément les choses.

Je rappelle à Catherine Troendlé que la Suisse bénéficie d'un aménagement du territoire et d'un maillage exceptionnels, parce que le pays est petit et riche. La toile d'araignée que notre excellente collègue alsacienne a évoquée – nous la connaissons bien en Franche-Comté puisque nous avons des TER internationaux – est intégralement financée par les pouvoirs publics, avec un taux de rentabilité qui avoisine les 30 %. La situation est donc légèrement différente, même si le modèle suisse constitue un bel exemple.

Mme la présidente. L'amendement n° 1675, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

Toute liaison entre deux points d'arrêt

par les mots :

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. L'amendement n° 1020, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer les mots :

inférieure ou égale à 200

par les mots :

infrarégionale ou interrégionale de moins de 250

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Je souhaite affirmer à nouveau notre totale opposition à la politique de libéralisation des transports. Cette affirmation n'autorise cependant personne à nous affubler du qualificatif de « rétrograde » ou de noms d'oiseau. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

Contrairement à ce qui est annoncé, les usagers ou les territoires n'auront rien à gagner à cette concurrence, qui ne se traduira pas par une amélioration de la couverture territoriale. Les entreprises privées choisiront uniquement les lignes rentables et laisseront les autres aux AOT. De notre point de vue, cette politique de privatisation des bénéficiaires et de nationalisation des pertes est vouée à l'échec en termes d'aménagement du territoire et de développement du service public.

La libéralisation du transport par autocar permettra aux grands groupes de transport d'ouvrir quasiment sans contrainte de nouvelles lignes qui viendront directement en concurrence avec les lignes déjà existantes. Cette politique pénalisera les TER et les TET, voire les TGV, et entraînera une réduction de l'offre de service public : de nouvelles lignes ferroviaires seront fermées. Cette situation aggravera encore le sentiment d'abandon des petites villes, des zones rurales, mais pas seulement.

Il existe un antagonisme, me semble-t-il, entre la volonté d'assurer la transition énergétique, comme nous en avons débattu récemment, et celle de remplacer nos trains par des autocars. C'est pourquoi, par cet amendement, nous demandons de porter à 250 kilomètres la distance entre deux points arrêts en dessous de laquelle une entreprise de transport public routier doit déposer une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Lors de ses travaux, la commission spéciale a eu la sagesse de porter cette distance de 100 à 200 kilomètres, ce qui est certes un premier pas positif, mais reste selon nous insuffisant.

Mme la présidente. L'amendement n° 1022, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 7

Après la première occurrence du mot :

à

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

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

II. – Alinéas 8 à 28

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

M. Michel Le Scouarnec. Par cet amendement, nous proposons une nouvelle fois de limiter les effets néfastes de ce texte en posant le principe du conventionnement. Nous estimons en effet que les sociétés de transport de voyageurs par car devront signer des conventions de service public pour pouvoir ouvrir des lignes. Jusqu'à aujourd'hui, pour éviter une concurrence mortifère entre le rail et la route, il était impossible pour une société privée d'exploiter une liaison nationale régulière. Seules les liaisons internationales étaient ouvertes à la concurrence, comme Paris-Turin ou Paris-Barcelone.

Le Gouvernement propose d'autoriser les sociétés d'autocar à concurrencer le train sous le contrôle de l'ARAFER, la nouvelle autorité de régulation, qui chapeautera le rail et la route. L'un des arguments principaux que vous développez, monsieur le ministre, est l'abaissement des coûts pour les voyageurs. Nous pensons que cet argument n'est pas juste. En effet, le coût du transport par car que vous avancez n'intègre pas, contrairement au train, les dépenses qui sont en réalité à la charge du contribuable. Ainsi, l'essentiel des infrastructures routières est financé par le contribuable. Une étude d'impact digne de ce nom aurait dû permettre au Parlement de percevoir quelle serait l'ampleur des coûts d'entretien engendrés par la circulation massive de cars sur les autoroutes ou routes de France.

L'article 2 prévoit qu'un service régulier non urbain par autocar ne pourra être interdit ou limité, sur décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, que lorsque celui-ci portera une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public. Comme nous l'expliquons dans l'objet de cet amendement, le projet de loi fait ainsi de la concurrence entre modes de transport l'unique principe régulateur, sans égard pour d'autres principes comme le développement équilibré des territoires et le respect de l'environnement.

Nous vous proposons donc, mes chers collègues, d'adopter cet amendement important, qui vise à préserver un tant soit peu l'idéal de service public.

Mme la présidente. L'amendement n° 425, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer le nombre :

200

par le nombre :

250

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Aux termes de l'article 2, en dessous d'un certain seuil kilométrique, les liaisons d'autocar libéralisées par le projet de loi devront faire l'objet d'une déclaration à l'ARAFER, ce qui permettra d'éviter de faire de la concurrence aux lignes de bus des agglomérations ou des départements.

Un long débat a eu lieu à l'Assemblée nationale sur le niveau de ce seuil kilométrique. L'Allemagne est souvent citée en référence, mais, dans ce pays, le seuil a été fixé à 50 kilomètres. Il s'est ensuivi une désorganisation des transports terrestres. C'est cette situation qu'il nous faut éviter à tout prix.

Le projet de loi, au sortir de l'Assemblée nationale, fixait la barre à 100 kilomètres. C'était trop peu. À partir de 101 kilomètres, il devient possible de faire fonctionner une ligne intradépartementale. Notre corapporteur a utilement doublé ce seuil, afin de moins déposséder les régions organisatrices de la mobilité. Néanmoins, sans nous lancer dans une surenchère, cette limite nous semble encore insuffisante au vu de la taille des régions. Prenons un exemple : la ligne d'autocar Marseille-Nice, gérée par le conseil régional et couvrant une distance de 205 kilomètres. Celle-ci ne serait plus protégée si le seuil était fixé à 200 kilomètres.

Ce chiffre de 250 kilomètres nous semble plus à même de défendre efficacement le service de transport terrestre et régional. Pour éviter une course à l'échalote – pourquoi pas 260, 270 ou plus? –, je rappelle que le droit européen des passagers voyageant par autocar fixe un seuil à 250 kilomètres pour distinguer le local de la grande distance dans les transports publics terrestres.

Pour des raisons de défense du service public et de cohérence avec le droit européen, nous proposons donc de relever ce seuil à 250 kilomètres.

Mme la présidente. L'amendement n° 1531, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Remplacer le nombre :

200

par le nombre :

100

La parole est à M. le ministre.

M. Emmanuel Macron, ministre. Cet amendement vise à rétablir le seuil des 100 kilomètres dits glissants.

Je vous épargnerai un débat théologique sur le sujet... Je me contenterai de dire qu'il s'agit simplement de trouver la bonne distance pour concilier ouverture et régulation accrue, en particulier pour éviter une concurrence avec les lignes compensées, qui équilibrent le territoire. Comme nous l'avons vu tout à l'heure, exclure en totalité les lignes compensées ne serait pas une bonne formule.

Le système parfait n'existe pas. Même si l'ouverture de lignes d'autocar ne fait pas pleinement consensus, tout le monde sera d'accord pour dire qu'il vaut mieux éviter les blocages. Le seuil de 100 kilomètres glissants, proposés initialement par le Gouvernement, permettrait à la fois d'avoir l'avis de l'AOT et éviterait les situations de blocage, qui pourraient exister avec le passage à 200 kilomètres et *a fortiori* à 250 kilomètres.

Il ne s'agit pas ici d'une discussion de principe qui mettrait en péril la réforme ; il s'agit d'une amélioration technique. Je dois avouer que je préfère la logique qui était celle du projet de loi initial plutôt que celle qui a été retenue par la commission spéciale. Pourquoi ? Parce que plusieurs liaisons entre un point A et un point B, qui peuvent être d'ailleurs des liaisons d'équilibre, seront couvertes par ces 100 kilomètres glissants et non par les 200 kilomètres fixes. La procédure de régulation sera donc légèrement différente. Nous pourrions en effet nous retrouver en grande couronne, par exemple, avec de nombreuses liaisons couvertes différemment selon le seuil retenu. Des situations de blocage pourraient survenir dans le cas d'une régulation à 200 kilomètres là où les 100 kilomètres glissants permettraient au contraire une approche plus adaptée.

J'ajoute que nous cherchons à avoir une cohérence nationale. C'est pourquoi nous voulons l'avis conforme de l'ARAFER sur le sujet. En outre, dans les pays comparables, comme l'Allemagne ou la Suède, le critère généralement retenu est celui d'une heure de transport, ce qui est assez proche des 100 kilomètres glissants.

Je vous mets à l'aise : je ne fais pas de cette question une espèce de *summa divisio* : il n'y aurait pas d'un côté une solution intolérable et, de l'autre, la panacée. Si le Gouver-

nement souhaite revenir aux 100 kilomètres glissants, c'est tout simplement parce que cette formule lui paraît plus adaptée.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 527 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 1424 rectifié est présenté par M. Médevielle et les membres du groupe Union des Démocrates et Indépendants – UC.

Tous deux sont ainsi libellés :

Alinéa 7, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

L'autorité publie sans délai cette information.

L'amendement n° 527 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Pierre Médevielle, pour défendre l'amendement n° 1424 rectifié.

M. Pierre Médevielle. Il nous paraît souhaitable de simplifier les dispositions prévues à l'alinéa 7 de l'article 2, compte tenu des difficultés, à tout le moins des incertitudes, qui entourent le financement de l'ARAFER.

Dans sa rédaction actuelle, cet alinéa prévoit que l'ouverture ou la modification de tout service routier opérant sur une liaison d'une longueur inférieure ou égale à 200 kilomètres « fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ». Il dispose en outre que le régulateur doit informer sans délai les autorités organisatrices de transport concernées et publier l'information. Cette double formalité administrative imposée à l'ARAFER est à nos yeux sans intérêt, inutilement coûteuse et source de difficultés.

D'abord, la déclaration auprès de l'ARAFER, qui fait courir les délais, peut être tenue pour suffisante, et pour inutile l'obligation faite à l'autorité de régulation d'informer à son tour les autorités organisatrices de transport. Ensuite, cette obligation contraindrait l'ARAFER à recruter des agents supplémentaires et à acquérir des moyens d'enregistrement, de traitement et d'acheminement des envois ; or les coûts qui en résulteraient n'ont pas été chiffrés. Enfin, l'acception potentiellement large de la notion d'« autorités organisatrices de transport concernées » comporte un risque juridique, la sécurité des procédures pouvant être fragilisée si l'une de ces autorités estime qu'elle aurait dû être informée.

Mme la présidente. L'amendement n° 1030, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 8 de l'article 2, aux termes duquel une autorité organisatrice de transport peut, après avis de l'ARAFER, interdire ou limiter les activités d'un service de transport public routier. Nous pensons en effet que les critères de saisine de l'autorité de régulation par les autorités organisatrices de transport sont beaucoup trop imprécis pour être totalement opérationnels, ce qui risque de conduire à une appréciation positive des seules déclarations d'activité des opérateurs privés de transport public routier de voyageurs.

Plus précisément, l'ARAFER devra rendre un avis à l'autorité organisatrice de transport avant que celle-ci ne décide d'éventuelles suites ; mais cet avis pourrait être motivé par les seules observations transmises à l'ARAFER par les entreprises mêmes dont l'activité risque d'être limitée ou interdite. Il est visible qu'il s'agit davantage d'un affichage, destiné à faire croire qu'on ne procède pas à une dérégulation totale, que d'une véritable volonté de garder la main sur le développement du transport sur notre territoire.

En vérité, cet alinéa n'a guère de portée normative ; c'est pourquoi nous proposons sa suppression.

Mme la présidente. L'amendement n° 770 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1023, présenté par Mmes Assassi, Didier et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Tout le monde peut mesurer l'intérêt que nous portons à cet article au nombre des amendements qu'il nous a inspirés. Celui-ci a pour objet d'exposer notre conception de la mobilité : à nos yeux, le transport n'est pas une simple prestation, mais un droit. De fait, le droit à la mobilité conditionne les droits à travailler, à se soigner et à accéder à la culture et aux loisirs.

Monsieur le ministre, nous regrettons que votre projet de loi ne repose pas sur une telle vision, ni ne place le transport ferroviaire au premier plan – cette remarque vaut également pour les collectivités territoriales, pour ne pas dire les territoires. C'est pourquoi nous proposons de permettre aux régions, en tant qu'autorités organisatrices de transport, d'interdire ou de limiter les services qui porteraient atteinte à l'intérêt général ou à la cohérence des politiques d'aménagement du territoire.

Remarquez que notre conception va au-delà de la rationalité économique : nous refusons que l'intérêt général soit dilué dans des considérations purement comptables.

Nous ne pouvons pas faire comme si la recherche systématique de bénéfices dans certaines entreprises privées, même si elle est naturelle, n'avait pas de conséquences. En l'occurrence, elle risquerait de provoquer un *dumping* social et, par ricochet, une aggravation du sous-financement des infrastructures. À la clé, une France à deux vitesses : des transports de qualité et fréquents dans les zones denses et un service *low cost*, si l'on peut dire, pour les zones les plus isolées et pour les usagers les moins favorisés.

Si vous ne voulez pas d'une telle évolution, comme vous l'avez affirmé, il est important de modifier l'article 2 pour prévenir la fracture territoriale et l'abandon de certaines zones ; il y a là un sujet de très vive préoccupation pour

nous tous, parlementaires, mais aussi pour le Président de la République – c'est en tout cas ce qu'il a déclaré. Dès lors, nous ne comprenons pas que vous fassiez des choix qui inspirent une grande frustration à nombre de nos concitoyens.

Tous les orateurs ont souligné que la disparition des services publics serait très lourde de conséquences et provoquerait un fort sentiment d'abandon, de relégation spatiale et sociale. C'est pourquoi nous vous invitons, mes chers collègues, à adopter le présent amendement, qui vise à protéger les politiques locales d'aménagement du territoire, mais aussi la présence diffuse du service public.

Mme la présidente. L'amendement n° 392, présenté par M. Guillaume, Mme Bricq, M. Filleul, Mmes Emery-Dumas et Génisson, MM. Bigot, Cabanel, Marie, Masseret, Raynal, Richard, Sueur, Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 8

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

II. – Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, en se conformant à cet avis

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. En remplaçant l'avis conforme de l'ARAFER par un avis simple, la commission spéciale a choisi de confier à l'autorité organisatrice de transport la décision d'interdire ou de limiter les futurs nouveaux services de car. Les auteurs de cet amendement ne souscrivent pas à cette position, même s'ils peuvent la comprendre ; ils estiment qu'elle se révélera contre-productive et proposent de restaurer l'avis conforme du régulateur, qui leur paraît nécessaire pour plusieurs raisons.

L'avis conforme est utile d'abord aux usagers, auxquels il garantit une application uniforme du dispositif ; or il convient de s'assurer qu'il n'y aura ni différences d'appréciation d'une région à l'autre ni rupture d'égalité entre les territoires. Il est utile aussi aux entreprises d'autocar, qui ont besoin pour se développer d'évoluer dans un environnement juridique stable et sécurisé. Il est utile enfin aux autorités organisatrices de transport elles-mêmes, qui pourront former un recours contre l'ARAFER.

Mme la présidente. L'amendement n° 1676, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Remplacer les mots :

sur une liaison

par les mots :

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *corapporteur*. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. L'amendement n° 426, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 8

1° Supprimer le mot :

substantielle

2° Remplacer les mots :

ou à l'équilibre

par les mots :

, à l'équilibre

3° Compléter cet alinéa par les mots :

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

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. L'article 2 prévoit qu'une autorité organisatrice de transport pourra interdire ou limiter un service d'autocars privé, si celui-ci porte atteinte à l'équilibre d'une ligne de transport qu'elle organise.

Ce dispositif a été utilement enrichi par l'ajout, sur l'initiative de Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur, du critère d'équilibre économique du contrat de service public. Il n'en demeure pas moins insuffisant, car seul l'aspect économique est pris en compte. Nous proposons que les autorités organisatrices de transport puissent se fonder également, pour interdire ou limiter des services librement organisés, sur trois autres aspects fondamentaux : l'environnement, la cohérence intermodale des services de transport collectifs et l'aménagement du territoire.

De fait, la libéralisation de l'autocar peut porter préjudice à l'environnement, notamment en entraînant une trop grande concentration de véhicules aux heures de pointe. Elle peut également affecter la cohérence intermodale des services de transport. Enfin, elle peut nuire à l'égalité des territoires, si certaines zones sont sur-dotées en transports et d'autres délaissées, car jugées peu rentables.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 988 est présenté par M. Collomb, Mme Schillinger, MM. Boulard et Patriat et Mme Guillemot.

L'amendement n° 1024 est présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 8

Supprimer le mot :

substantielle

L'amendement n° 988 n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour défendre l'amendement n° 1024.

Mme Éliane Assassi. Le qualificatif « substantiel », qui figure à l'alinéa 8 de l'article 2, nous paraît à la fois flou et subjectif. En quoi consiste la substance ? Ce problème, auquel des générations de philosophes ont consacré leur vie, pourrait nous entraîner dans de longs débats ; René Descartes et Emmanuel Kant eux-mêmes s'y sont attachés, sans parvenir à un résultat concluant... (*Sourires.*) Vous voyez, mes chers collègues, que notre connaissance de la philosophie ne se limite pas à Karl Marx ! (*Nouveaux sourires.*)

Plus sérieusement, ce qualificatif ouvre la voie à un durcissement des critères d'appréciation de l'atteinte à l'équilibre économique. Or il est à prévoir que ce durcissement ira dans le sens du laisser-faire et de la non-intervention de l'autorité de régulation. C'est pourquoi nous proposons de supprimer le mot « substantiel », ce qui rendrait l'alinéa 8 moins spéculatif et plus opérationnel.

Mme la présidente. L'amendement n° 1025, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Cécile Cukierman.

Mme Cécile Cukierman. Comme nous l'avons souligné hier au cours de l'examen des motions, le transport des personnes et des marchandises fait partie des droits fondamentaux énoncés à la Libération dans le programme du Conseil national de la Résistance. La notion de service public, dont ce programme est un fondement essentiel, suppose un transport apte à répondre aux besoins des usagers. Dès lors, il convient de renforcer la place des représentants des usagers à tous les niveaux d'élaboration des politiques.

Quelle est la place de l'humain dans les mesures figurant à l'article 2 du projet de loi ? À nos yeux, elle est réduite, pour ne pas dire inexistante. Pour assurer une organisation cohérente des transports, il est prévu de s'appuyer sur la maîtrise publique comme outil de régulation. Seulement, la puissance publique ne peut agir seule ; elle doit tenir compte des besoins et des attentes des usagers, dont la connaissance ne peut se fonder seulement sur des études de satisfaction relatives à la régularité et la sécurité des transports, à la qualité des prestations ou au prix des billets.

N'y a-t-il pas une contradiction à employer à tout propos l'argument de la démocratie et de la proximité tout en renvoyant les usagers à des instances qui ne sont plus vouées à la concertation, mais à une simple fonction d'approbation ? Au demeurant, la portée de cette question dépasse le seul article 2. C'est pour lever cette contradiction que nous proposons d'accorder à toutes les associations d'usagers, nationales mais surtout régionales, un droit de regard sur l'organisation des transports.

Mme la présidente. L'amendement n° 1026, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 10, dernière phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à Mme Cécile Cukierman.

Mme Cécile Cukierman. L'article 2 prévoit que les autorités organisatrices de transport devront soumettre à l'ARAFER tout projet d'interdiction ou de limitation d'un service de transport public routier, et que l'autorité de régulation devra émettre un avis sur ce projet dans un délai de deux mois, susceptible d'être prolongé d'un mois par décision motivée ; faute d'avis rendu dans ce délai, la position de l'ARAFER sera tenue pour favorable. Cet amendement vise à supprimer cette dernière disposition, en vertu de laquelle le silence gardé par l'administration vaut acceptation. Selon nous, c'est la règle de droit commun qui doit prévaloir : le silence gardé par l'administration vaut rejet.

Nous savons bien que, depuis quelques années, la tendance est à l'inversion des principes généraux du droit ; mais nous considérons que cette évolution, confirmée par la loi du 12 novembre 2013 habilitant le Gouvernement à simplifier les relations entre l'administration et les citoyens, est dange-reuse. Sous couvert de simplification, on ne réussit le plus souvent qu'à fragiliser l'administration ! En l'occurrence, la prétendue simplification que constituerait la possibilité pour l'ARAFER de garder le silence laisse présager que, dans bien des cas, peut-être la moitié, les projets ne seront tout simple-ment pas examinés, du fait du manque de temps et de moyens humains et financiers.

Compte tenu des enjeux que soulève la libre organisation de services de transport, eu égard notamment à l'équilibre des services publics, nous considérons que l'autorité de régulation doit prendre explicitement position, sous la forme d'un avis conforme, et que son silence ne saurait valoir acceptation. Comme l'a récemment expliqué Daniel Tardy, ancien membre du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, « il y a deux manières principales de retirer son pouvoir à un régulateur : lui ôter son avis conforme ou le noyer sous les compétences » !

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 533 est présenté par M. Nègre.

L'amendement n° 1423 rectifié *bis* est présenté par M. Médevielle et les membres du groupe Union des démocrates et indépendants-UC.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

L'amendement n° 533 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Pierre Médevielle, pour présenter l'amendement n° 1423 rectifié *bis*.

M. Pierre Médevielle. Compte tenu du succès attendu de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs, le présent amendement a pour objet d'aménager une période de transition lors de l'entrée en vigueur de la future loi.

En effet, les autorités organisatrices de transport concernées risquent de manquer du temps nécessaire à l'analyse de l'incidence d'un nombre considérable d'offres susceptibles

d'être présentées par les entreprises de transport routier, de même que l'ARAFER dans l'instruction des saisines qui lui seraient ensuite adressées.

Il peut donc en résulter le risque soit d'un développement incontrôlé de nouvelles lignes faute de temps d'analyse suffisant pour les AOT pour saisir l'ARAFER d'un projet dûment instruit, soit, au contraire, d'un blocage de l'ouverture du marché, si les AOT prennent en masse des décisions d'interdiction ou de limitation des services qui feraient l'objet d'un avis favorable tacite de l'ARAFER, si celle-ci ne pouvait répondre à un si large afflux dans les délais initialement prévus.

L'amendement n° 1423 rectifié *bis* vise par conséquent à porter de deux à trois mois les délais de saisine des AOT et d'instruction de l'ARAFER, jusqu'au 30 juin 2016.

Destiné à prévenir l'incidence d'un risque d'engorgement dans le traitement de l'afflux de saisines dans les tout premiers mois de l'ouverture du marché, il tend à permettre la gestion la plus efficace au bénéfice de l'ensemble du secteur. Les délais de six mois prévus pour la période de transition paraissent adaptés à la conciliation des objectifs poursuivis d'ouverture du marché et de protection des services publics.

Mme la présidente. L'amendement n° 531 n'est pas soutenu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. J'en reprends le texte au nom de la commission spéciale, madame la présidente.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° 1704, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission spéciale, et ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette décision est motivée si elle s'écarte de l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur, pour défendre cet amendement.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Cet amendement tend à ce que la décision d'interdiction ou de limitation d'un service de l'autorité organisatrice soit motivée si elle s'écarte de l'avis de l'ARAFER.

Mme la présidente. L'amendement n° 1647, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le ministre.

M. Emmanuel Macron, ministre. Cet amendement vise à rétablir un élément de souplesse initialement présent dans le projet de loi soumis à la Haute Assemblée s'agissant de la date à laquelle peut commencer un service librement organisé.

En effet, une distinction doit être faite entre le service lui-même et la création d'une ligne. Tel qu'il est rédigé, le texte exige que, alors même que l'autorité aurait accepté la création d'une ligne, tout concurrent désireux d'ouvrir un service soit obligé de demander de nouveau une autorisation. Cet élément de procédure alourdit le dispositif prévu.

Ce qu'il est important d'examiner, c'est l'existence même de la ligne et son incidence. Soumettre à un délai de quatre mois la moindre modification de services en place serait source d'une rigidité qui me paraît injustifiée.

Mme la présidente. L'amendement n° 1027, présenté par Mmes Assassi, Cohen, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéas 15 et 16

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Le groupe CRC est opposé à l'article 2. Même si la commission spéciale a relevé à 200 kilomètres le seuil pour autoriser ou non la création d'une liaison par autocar, nous restons convaincus que les propositions contenues dans cet article sont dangereuses. Je l'ai souligné précédemment, nous risquons de nous orienter vers une France à deux vitesses en matière de transport, avec des services *low cost* pour les personnes aux moyens les plus modestes.

Que vous l'admettiez ou non, monsieur le ministre, le service public ferroviaire est en l'espèce terriblement remis en cause. Nous avons déposé le présent amendement, car nous estimons qu'il n'est pas juste de permettre la mise en concurrence des services de bus de longue distance sur le territoire couvert par le STIF. Cet établissement public administratif, dont la gouvernance est assurée par les collectivités locales et qui est présidé par le président de la région, assure toute l'organisation de l'offre de transport en Île-de-France.

Après des années de sous-investissement de la part de l'État, la reprise en main qui a été opérée par la gauche pluraliste dès 2005 a permis, même si tout n'est pas parfait, de commencer à rattraper le retard grâce à de nombreux projets destinés à améliorer le réseau existant et à développer les transports de demain : RER, métro, tramways, bus et Grand Paris Express.

Mme Sophie Primas. Ah bon ?

Mme Laurence Cohen. Ma chère collègue, mon propos ne vous plaît peut-être pas, mais c'est pourtant la réalité ! Certes, il reste encore beaucoup à faire dans le secteur des transports pour éviter les galères vécues par bon nombre d'usagers.

Le droit à la mobilité pour toutes et tous passe par une répartition territoriale équilibrée de l'offre de transport. C'est ce à quoi s'emploie le STIF avec les élus et en lien avec les habitants, pour satisfaire les besoins des populations.

Avec la mise en concurrence par des services de bus privés sur le périmètre du STIF permise par l'article 2, des autocars pourraient partir des communes franciliennes et garantir des liaisons actuellement assurées par le service public de la RATP ou de la SNCF.

De plus, monsieur le ministre, vous proposez que le seuil pour ces services non urbains soit fixé par décret. C'est une remise en cause des pratiques démocratiques qui ont actuellement cours pour l'organisation des transports en Île-de-France. Ce dont a besoin cette région, c'est de recettes nouvelles et pérennes pour continuer à investir dans les transports en commun, et non d'un développement de pseudo-services parallèles à propos desquels nous n'avons aucune visibilité et qui ne permettront pas d'assurer, soyez-en certain, une cohérence territoriale.

Je suis inquiète parce que de telles dispositions me semblent être la préparation de l'ouverture à la concurrence voulue par le règlement « Obligations de service public », dit « règlement OSP », et sa déclinaison francilienne, la loi ORTF. Je rappelle que, à lui seul, le contrat STIF-RATP représente plus de 4 milliards d'euros, de quoi attirer toutes les convoitises.

Nous proposons donc de supprimer les alinéas de l'article 2 portant sur l'Île-de-France, afin de permettre au STIF de continuer à jouer son rôle plein et entier d'autorité organisatrice des transports.

Monsieur le ministre, pourquoi remettre en cause un système...

Mme Sophie Primas. Qui ne marche pas !

Mme Laurence Cohen. ... qui continue à faire ses preuves ?

Mme la présidente. L'amendement n° 1031, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 15

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Je propose à mon tour la suppression de l'alinéa 15 de l'article 2 qui concerne tout particulièrement l'Île-de-France.

Première région de notre pays, l'Île-de-France dispose d'un réseau de transport qui s'est étoffé au fil des années. Aujourd'hui, cinq lignes de RER, quatorze lignes de métro, le Transilien, neuf lignes de tramway et plus de 1 400 lignes de bus permettent de réaliser près de 8,3 millions de déplacements par jour, sans parler du futur projet du Grand Paris Express qui améliorera les déplacements de banlieue à banlieue s'il est convenablement interconnecté.

Ce réseau dense comprend différents modes de transport destinés à faciliter les déplacements du quotidien, qu'il s'agisse des trajets effectués entre le domicile et le travail ou dans le cadre des loisirs.

Il souffre aujourd'hui, faute d'investissement financier de la part de l'État pendant de trop nombreuses années, d'une saturation et d'un vieillissement entraînant toujours des difficultés importantes de transport. Il est le reflet d'une certaine conception centralisée de l'aménagement de la région d'Île-de-France, selon laquelle tout est relié à Paris, à la zone dense, les zones périphériques étant oubliées.

Ce réseau est historiquement marqué par la présence de deux opérateurs publics, la RATP et la SNCF, qui se partagent le territoire. Outre ces opérateurs, existe le réseau OPTILE, ou organisation professionnelle des transports d'Île-de-France, qui rassemble l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs en Île-de-France. Celles-ci desservent 90 % des communes de cette région, soit plus de 6 millions de Franciliens, et exploitent la moitié du parc de bus et de cars circulant en Île-de-France sur lignes régulières. Cet ensemble représente un niveau d'investissement colossal consigné dans les contrats conclus avec le STIF.

Après ces éléments de contexte, j'en viens au présent amendement. Il vise à supprimer de l'article 2 les dispositions spécifiques à l'Île-de-France dans lesquelles nous voyons une remise en cause du paysage existant dans cette région que je viens de décrire.

Développer une offre de transport par autocar longue distance qui passerait forcément par l'Île-de-France fait courir le risque – il est très grand – de voir concurrencer certaines lignes franciliennes actuellement gérées par le STIF.

Outre cet aspect, nous n'avons aucune visibilité sur ce que vous souhaitez réellement faire, monsieur le ministre. Selon nous, tout cela peut entraîner un développement quelque peu anarchique de ce mode de transport, alors que le rôle du STIF est précisément d'organiser au mieux les transports sur l'ensemble du territoire.

À nos yeux, la priorité est de trouver de nouveaux financements pour développer le réseau public existant et non de créer une offre concurrentielle dont l'utilité reste grandement à prouver.

Mme la présidente. L'amendement n° 427, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-19-... – Les entreprises de transport public routier fixent les tarifs de leurs services mentionnés à l'article L. 3111-17 après avis simple de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Leur tarification doit permettre l'accès au déplacement pour un coût inférieur à 20 % du barème kilométrique des services ferroviaires nationaux sur au moins 10 % des places kilomètres offertes. Elle favorise l'accès aux personnes à mobilité réduite.

La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Je le retire, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 427 est retiré.

L'amendement n° 530 n'est pas soutenu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. J'en reprends le texte, madame la présidente, au nom de la commission spéciale.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° 1705, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, et ainsi libellé :

Alinéa 19

1° Remplacer le mot :

veille

par le mot :

concourt

2° Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur, pour le défendre.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Cet amendement a pour objet une nouvelle rédaction pour ce qui concerne le rôle de l'ARAFER dans le domaine des transports routiers non urbains. Il tend à ce que cette autorité concourt au bon fonctionnement du marché, en particulier du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport routier et ferroviaire.

Il vise à supprimer la référence au fait que l'ARAFER veille à la cohérence de l'offre de services de transport collectifs, à la satisfaction des besoins, au bon fonctionnement des services institués et organisés par les autorités organisatrices de transport et au développement de l'intermodalité.

Mme la présidente. L'amendement n° 267 rectifié *bis*, présenté par Mmes Duranton et Deromedi, M. Karoutchi, Mme Imbert, M. Calvet, Mme Cayeux, MM. Milon, César, B. Fournier, Chasseing et Trillard, Mme Morhet-Richaud, MM. Vogel et Revet, Mme Bouchart et MM. Mandelli, Kennel, Laménie, Grosdidier, de Nicolaj et Vaspert, est ainsi libellé :

Alinéa 20

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Nicole Duranton.

Mme Nicole Duranton. La mise en place d'une nouvelle offre de transport routier de personnes permettra une recombinaison significative des transports de nos territoires. La nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sera garante de l'efficacité et de la cohérence de l'offre de transport.

Pour ces deux raisons, je propose, au travers de cet amendement, que l'Autorité rende compte dans son rapport annuel de l'offre globale de transports non urbains existante, puisque ceux-ci seront affectés par les nouveaux services.

Je demande également que le rapport soit rendu au seul échelon pertinent pour conduire cette analyse, c'est-à-dire la région, à l'aune de laquelle s'organisent la majeure partie des déplacements des Français et l'offre qui doit y correspondre.

Cette analyse annuelle concertée, globale, régionale est la seule à même de permettre à l'ARAFER de rendre compte de sa mission de régulation et de contrôle, et de donner aux décideurs les raisons de corriger les dysfonctionnements qui pénalisent les usagers.

Mme la présidente. L'amendement n° 1535, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 24

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

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

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

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

La parole est à M. le ministre.

M. Emmanuel Macron, ministre. Il s'agit d'un amendement rédactionnel qui vise à restaurer les renvois nécessaires pour assurer la lisibilité du droit.

En effet, les dispositions relatives à l'ARAFER et celles qui concernent les autocars sont très éloignées les unes des autres dans le code des transports. Le rétablissement des articles mentionnés permet de clarifier ces éléments.

Mme la présidente. L'amendement n° 1674, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 24

Remplacer la référence :

Art. L. 3111-33

par la référence :

Art. L. 3111-22

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. L'amendement n° 522 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission spéciale est défavorable à l'amendement n° 1029, par cohérence avec sa position sur l'article.

En ce qui concerne l'amendement n° 1021, je ne vois pas le rapport entre les services librement organisés que nous créons et le schéma régional des infrastructures et des transports. Il s'agit non pas de transports conventionnés, mais de transports librement organisés. L'avis de la commission spéciale est défavorable.

L'adoption de l'amendement n° 337 complexifierait considérablement la procédure proposée sans que cela semble justifié. En effet, les services réalisés sur une distance supérieure à 200 kilomètres risquent très peu d'entrer en concurrence avec les services de transport conventionnés, comme l'a démontré l'Autorité de la concurrence dans son avis sur les transports par autocar. La commission spéciale est donc défavorable à cet amendement.

Elle est également défavorable à l'amendement n° 1020, car elle a retenu la distance kilométrique de 200 kilomètres qui est – je le rappelle – celle qu'a citée l'Autorité de la concurrence, ainsi qu'à l'amendement n° 1022, dont l'adoption restreindrait la portée de la réforme.

S'agissant de l'amendement n° 425, la commission spéciale émet un avis défavorable, car elle a retenu la distance de 200 kilomètres, qui est, je le répète, le chiffre cité par l'Autorité de la concurrence.

Elle est également défavorable à l'amendement n° 1531 du Gouvernement. Monsieur le ministre, vous avez fait référence au seuil de 100 kilomètres, qui a été adopté par l'Assemblée nationale, comme étant un seuil glissant. Le seuil de 200 kilomètres, que nous avons retenu, est également glissant.

Je veux rappeler que les modes de transport routier et ferroviaire sont en concurrence en dessous de 200 kilomètres et que, au-dessus de ce seuil, la différence de temps de trajet entre ces deux modes devient notable.

Enfin, pour être encore plus précise, je signale que, selon l'étude d'impact, les trajets de 50 à 200 kilomètres – en dessous, donc, du seuil à partir duquel l'autorité organisatrice de transport peut limiter ou interdire la ligne de transport par autocar – ne concernent que 7 % des trajets par autocar. Il n'y a donc pas de remise en cause substantielle de la réforme.

La commission spéciale émet un avis favorable sur l'amendement n° 1424 rectifié, qui va dans le sens d'une simplification de la procédure.

Elle est en revanche défavorable à l'amendement n° 1030, par cohérence avec sa position sur l'article.

La commission spéciale est également défavorable à l'amendement n° 1023, dont l'adoption réduirait considérablement la portée de la réforme.

Elle émet un avis défavorable sur l'amendement n° 392, qui a pour objet de rétablir l'avis conforme de l'ARAFER pour l'interdiction ou la limitation d'un service de transport par une AOT. Il est utile que les autorités organisatrices de transport puissent recueillir l'avis de l'ARAFER, dans une perspective d'harmonisation des méthodes employées pour

mesurer l'incidence des nouveaux services de transport par autocar sur les transports publics existants. Mais la décision d'interdire ou de limiter un service doit revenir entièrement aux AOT, qui en sont responsables. Cela ne les dispensera pas de respecter le cadre juridique applicable: elles ne pourront interdire ou limiter des services qu'en cas d'atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service qu'elles conventionnent.

Par ailleurs, pour renforcer le poids de l'avis de l'ARAFER, la commission spéciale a repris l'amendement n° 531, non soutenu et qui vise à obliger une collectivité qui s'écartere de l'avis de l'ARAFER à motiver sa décision. Cette garantie me semble suffisante. (*M. Alain Richard le conteste.*)

Enfin, je rappelle, pour relativiser la portée de cette disposition, que, selon l'étude d'impact annexée au projet de loi, seuls 7 % des trajets par autocar seront réalisés sur une distance inférieure à 200 kilomètres et donc susceptibles d'être interdits ou limités.

L'adoption de l'amendement n° 426 reviendrait, dans les faits, à rendre très difficile toute création d'un service de transport par autocar sur une liaison déjà couverte par un service public de transport. La commission spéciale émet donc un avis défavorable.

L'amendement n° 1024 tend à supprimer l'adjectif « substantielle », ce qui reviendrait à élargir considérablement la possibilité d'interdiction ou de limitation des services offerts aux AOT et réduirait de nouveau fortement la portée de la réforme. La commission spéciale émet donc un avis défavorable.

La faculté de saisine que l'amendement n° 1025 vise à consacrer n'est pas justifiée, puisque seules les autorités organisatrices disposent, *in fine*, de la possibilité d'interdire ou de limiter un service de transport. L'avis de la commission spéciale est par conséquent défavorable.

Il en est de même pour l'amendement n° 1026, car il faut bien que la procédure puisse arriver à son terme en cas d'absence d'avis de l'ARAFER.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 1423 rectifié *bis*, un délai de deux mois semble suffisant et la commission spéciale préfère que ce délai soit stable dans le temps. C'est pourquoi elle émet un avis défavorable.

Pour défendre l'amendement n° 1647, M. le ministre a précisé qu'il visait à introduire plus de souplesse. Toutefois, cet amendement n'est pas satisfaisant sur le plan de la sécurité juridique: le fait que l'ARAFER se soit déjà prononcée sur une liaison ne garantit pas que l'autorité organisatrice de transport ne pourra pas interdire ou limiter celle-ci. En effet, un service conventionné peut ne pas être affecté par l'ouverture d'un seul service librement organisé et l'être par la multiplication de tels services. L'avis de la commission spéciale est donc défavorable.

La commission spéciale est également défavorable aux amendements n°s 1027 et 1031: la situation critique des transports en Île-de-France justifie que l'on autorise le développement de services librement organisés par autocar dans cette région.

Elle est en revanche favorable à l'amendement n° 267 rectifié *bis*, parce qu'une déclinaison régionale du rapport de l'ARAFER apportera un certain nombre d'éléments d'information qui pourront être utiles.

Les renvois auxquels tend à procéder l'amendement n° 1535 sont superflus et complexifient inutilement le code des transports. Monsieur le ministre, il faudra effectivement réordonner les articles concernant l'ARAFER dans le code susvisé, en mettant à part les dispositions générales, aujourd'hui situées dans la partie relative aux transports ferroviaires. Cependant, je rappelle que le Gouvernement dispose, pour ce faire, d'une habilitation à procéder par ordonnance – nous l'avons acceptée à l'article 1^{er}. L'avis de la commission spéciale est donc défavorable.

Mme la présidente. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est presque minuit. Je vous propose de prolonger notre séance jusqu'à minuit trente, afin d'aller plus avant dans l'examen de ce texte.

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

Il en est ainsi décidé.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'ensemble des amendements?

M. Emmanuel Macron, ministre. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1029, pour les raisons déjà évoquées et rappelées à l'instant par Mme la corapporteur.

Je sollicite le retrait de l'amendement n° 1021, qui a pour objet de prendre en compte les schémas régionaux des infrastructures et des transports mentionnés à l'article L. 1213-1 du code des transports, très peu utilisés et dont la suppression est prévue dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, au profit des schémas régionaux de l'intermodalité. La question des infrastructures se pose au regard des gares routières, et non des services. Pour cette raison, j'invite les auteurs du présent amendement à se rallier à l'amendement n° 1538 du Gouvernement, lequel vise à intégrer les gares routières dans les schémas régionaux de l'intermodalité. À défaut de retrait, j'émettrai un avis défavorable.

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 337, pour les raisons déjà évoquées. Je ne reviendrai pas sur la question des seuils, dont nous avons longuement débattu.

Le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 1675, qui tend à remplacer le mot « liaison » par le mot « service ». Cette substitution n'est pas seulement rédactionnelle, puisque la « liaison » désigne, notamment, l'action d'établir une relation entre deux lieux, une communication entre deux points géographiques. Ce sens du mot « liaison » est parfaitement admis et assez usuel! Dans ces conditions, ce terme me semble complètement correspondre à ce que vise la première phrase de l'alinéa 7 de l'article 2. Au contraire, le mot « service » est plus générique et donc moins précis.

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1020, pour les raisons déjà mentionnées.

L'amendement n° 1022 tend à élever le seuil de protection des services publics à 250 kilomètres et à imposer un conventionnement des services avec une AOT. Je ne reviendrai pas sur la question du seuil. Pour ce qui est du conventionnement, c'est, en quelque sorte, le régime actuel! En réalité, le présent amendement vise à interdire toute ouverture au-dessous du seuil kilométrique, alors que le texte, lui, prévoit une régulation, avec un avis supplémentaire, en dessous de ce seuil. Pour ces raisons, le Gouvernement émet un avis défavorable.

L'amendement n° 425 a pour objet d'étendre le périmètre de protection des services publics au sein duquel les AOT peuvent interdire ou limiter les liaisons par autocar, après avis conforme de l'ARAFER. Le Gouvernement émet un avis défavorable, par cohérence avec les raisons que j'ai déjà évoquées sur la question des seuils.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 1424 rectifié, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

L'amendement n° 1030 vise à supprimer l'alinéa 8 de l'article 2. Là aussi, par cohérence avec la discussion que nous avons eue préalablement, l'avis du Gouvernement est défavorable.

L'amendement n° 1023 tend à ajouter des critères qui peuvent justifier une interdiction ou une limitation des services librement organisés sous le seuil kilométrique et de nouveaux motifs permettant aux AOT de s'opposer à l'ouverture de liaisons par autocar – entre autres, l'incidence environnementale, la cohésion intermodale ou l'égalité des territoires.

Pour ce qui est des conséquences environnementales, l'article 1^{er} *bis* prévoit d'ores et déjà d'encadrer les normes que devront respecter les autocars. S'agissant de la cohérence intermodale, cette dernière passe par une prise en compte à l'échelon des gares. C'est la raison pour laquelle j'invite plutôt les auteurs du présent amendement à se rallier à l'amendement n° 1538 du Gouvernement, qui, d'ailleurs, vise à rétablir l'équilibre qui caractérisait le texte sur ce point avant son examen par la commission spéciale. En tout état de cause, le Gouvernement est attaché à ce que le processus d'ouverture soit simple, clair et le plus objectif possible. Or, en multipliant les critères, il me semble que l'on accroît les risques d'arbitraire. Le Gouvernement sollicite donc le retrait de l'amendement. À défaut, il émettra un avis défavorable.

Il est favorable à l'amendement n° 392, qui tend à rétablir le caractère conforme de l'avis de l'ARAFER. Ce point me paraît important, l'avis conforme étant à même d'assurer la cohérence de la politique menée sur le territoire sur ces questions. J'y insiste, la suppression de l'avis conforme de l'ARAFER serait vraiment une erreur, car elle conduirait à des divergences territoriales. Ce n'est pas une bonne méthode dans le cadre de l'ouverture que le projet de loi organise. Si le Sénat n'en tenait pas compte, nous aurions, sur ce point, un désaccord qui ne serait pas mineur !

L'amendement n° 1676 est en lien avec l'amendement n° 1675, qui porte sur l'alinéa 7 de l'article 2. Par esprit de cohérence, le Gouvernement y est défavorable.

L'amendement n° 426 vise à ajouter des critères pouvant justifier une interdiction ou une limitation des services librement organisés sous un seuil kilométrique. Je recourrai de nouveau aux arguments que j'ai déjà développés, à savoir que deux de ces critères sont d'ores et déjà satisfaits par l'article 1^{er} *bis* et le seraient aussi par un amendement que je présenterai ultérieurement, si celui-ci était adopté. Par conséquent, le Gouvernement sollicite le retrait de l'amendement n° 426. À défaut, il émettra un avis défavorable, pour les raisons déjà mentionnées.

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1024 : il est pleinement justifié de viser le risque d'atteinte « substantielle ». Il n'y a pas lieu de prohiber les initiatives privées qui n'auraient qu'une incidence mineure, au nom d'une bonne complémentarité entre secteur public et privé.

Je rappelle que la collectivité bénéficiera de l'ouverture de lignes par autocar. Je pense, en particulier, aux plus démunis, qui, aujourd'hui, renoncent à voyager – nous en avons parlé –, ou aux jeunes, qui gagneront en mobilité, avec des conséquences positives sur leur activité. Dès lors, il convient de limiter le plus possible les restrictions au développement de ces lignes. La mention de l'adjectif « substantielle », d'ailleurs usuelle dans les textes de ce type, me semble devoir être maintenue.

Le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 1025, qui tend à prévoir que, outre les AOT, les associations d'usagers et de défense de l'environnement pourront aussi saisir l'ARAFER. Là encore, je suis attaché à ce que le régime soit simple et efficace. D'ailleurs, je vois dans cet amendement une forme d'incohérence avec le souci d'efficacité que ses auteurs ont manifesté à plusieurs reprises : si l'on veut que le système soit fonctionnel, il ne faut pas multiplier les voies et moyens de recours à l'autorité de régulation ! La procédure que l'on définit doit être simple et viser un objet. Sinon, chaque année, nous discuterons des moyens de l'ARAFER !

L'amendement n° 1026 tend à supprimer la disposition selon laquelle le défaut d'avis de l'ARAFER vaut acceptation du projet d'interdiction ou de limitation du service de l'AOT. Or cette disposition vise à protéger l'AOT des éventuels retards ou absences de réponse de l'ARAFER. En effet, dans cette hypothèse, l'AOT pourra interdire ou limiter les services librement organisés sans attendre l'avis de l'ARAFER. Par conséquent, le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement ; à défaut il émettra un avis défavorable, dans la mesure où cela ne contribuerait pas à une meilleure protection des services publics, bien au contraire.

Le Gouvernement émet aussi un avis défavorable sur l'amendement n° 1423 rectifié *bis*, pour des raisons identiques à celles qu'a évoquées Mme la corapporteur.

Concernant l'amendement n° 1704, le Gouvernement souhaite que les décisions d'interdiction et de limitation des AOT ne puissent pas aller au-delà de ce que l'ARAFER aura estimé nécessaire afin de protéger les services qu'elles conventionnent. Par cohérence avec ce que je viens d'évoquer, y compris au sujet de l'avis conforme, l'avis du Gouvernement est défavorable.

Pour les raisons déjà indiquées par Mme la corapporteur, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements n° 1027 et 1031.

Il en est de même pour l'amendement n° 1705, puisque la modification prévue par cet amendement à propos des missions de l'ARAFER ne paraît pas apporter d'améliorations.

L'amendement n° 267 rectifié *bis* vise à préciser les modalités d'élaboration et le contenu du rapport de l'ARAFER. Ces précisions ne me semblent pas utiles. En effet, il n'est pas nécessaire de faire figurer dans la future loi que l'ARAFER devra consulter l'ensemble des AOT avant d'établir son rapport, ni même que ce rapport contiendra une évaluation exhaustive de l'offre de transport non urbaine. Je pense qu'il est préférable d'alléger la rédaction du texte en évitant ces ajouts, ce pourquoi l'avis du Gouvernement est défavorable.

Enfin, pour ce qui concerne l'amendement n° 1674, le Gouvernement émet un avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1029.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1021.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 337.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1675.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1020.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1022.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 425.

M. Jean Desessard. Je le retire, madame la présidente!

Mme la présidente. L'amendement n° 425 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1531.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1424 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1030.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1023.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Richard, pour explication de vote sur l'amendement n° 392.

M. Alain Richard. Bien que sur ce point, qui me paraît important, des débats de grande qualité et très ouverts aient eu lieu au sein de la commission spéciale, celle-ci n'a néanmoins pas envisagé tous les aspects de la question. C'est pourquoi je souhaite que la Haute Assemblée se concentre sur ce sujet.

En effet, si chaque AOT, c'est-à-dire aussi bien une région qu'une agglomération – elles sont donc multiples –, a un pouvoir de veto sur une portion d'un parcours inférieur ou égal à 200 kilomètres, il existera alors un risque de blocage de la liaison envisagée, puisque cela reviendrait à fractionner les parcours possibles.

Par ailleurs, si l'autorité organisatrice dispose du pouvoir de décision final et si l'opérateur demandeur considère que les motifs de refus ne sont pas valables, celui-ci n'aura d'autre recours que d'aller en justice. Le processus n'est donc pas simple. De surcroît, eu égard, d'une part, au double degré de juridiction, et, d'autre part, au fait que savoir si l'équilibre du réseau local de l'agglomération concernée est effectivement remis en cause ou non relève d'une appréciation technique, il est tout à fait possible que deux juridictions administratives ne jugent pas de la même manière.

À l'inverse, si chaque AOT qui considère que les intérêts de son réseau sont en jeu adresse une demande d'interdiction auprès de l'ARAFER et que celle-ci statue, on est assuré d'une réponse non seulement relativement rapide de la part d'une instance compétente, mais aussi homogène au plan national.

Il me semble que, en l'espèce, certaines conséquences n'ont pas été envisagées par la majorité de la commission spéciale. En effet, tel qu'il est actuellement rédigé, le texte ne prévoit rien dans le cas où deux AOT présentes sur un même parcours auraient des positions différentes. À titre d'exemple, la ligne Dijon-Lyon relève à la fois du réseau géré par la région Bourgogne-Franche-Comté et de celui que gère la région Rhône-Alpes. Comment se fera l'arbitrage si les deux régions sont en désaccord?

Mes chers collègues, cette position est majoritairement partagée au sein de cet hémicycle: nous voulons que le système de transport par autocar se développe. Or donner un droit de veto isolé à chaque AOT risque de rendre impossible, à tout le moins très complexe du point de vue de la procédure, ce développement.

J'estime donc préférable que chaque AOT soumette sa décision à l'ARAFER, et que ce soit à celle-ci que revienne la décision finale: cela permettra une plus grande fluidité.

Par ailleurs, madame la corapporteur, il vous paraît normal de développer les liaisons par autocar en Île-de-France, du fait des déficiences constatées, mais cette position est contradictoire avec le pouvoir de veto absolu que vous accordez au STIF. Selon moi, un tel raisonnement souffre d'un certain décalage.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 392.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1676.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Desessard, l'amendement n° 426 est-il maintenu?

M. Jean Desessard. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 426 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1024.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1025.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1026.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1423 rectifié *bis*.

M. Pierre Médevielle. Je le retire, madame la présidente!

Mme la présidente. L'amendement n° 1423 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1704.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1647.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1027.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1031.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1705.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 267 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1535.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1674.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1032, présenté par Mmes Assassi, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à Mme Christine Prunaud.

Mme Christine Prunaud. Nous estimons que les filiales que pourra créer la SNCF ne doivent pas faire concurrence aux missions de l'ensemble du groupe public ferroviaire. Cela est d'autant plus impératif dans la mesure où la SNCF est l'un des premiers opérateurs de transport routier.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, corapporteur. La commission spéciale n'est pas favorable à cet amendement. En effet, supprimer la possibilité offerte au groupe public ferroviaire de recourir à des filiales désavantagerait celui-ci ou ses composantes par rapport à des entreprises concurrentes.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Emmanuel Macron, ministre. Même avis !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1032.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour explication de vote sur l'article.

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

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote sur l'article.

M. Jean-Marc Gabouty. Je fais partie de ceux qui ont hésité sur l'avis conforme. Je pense en effet que la libéralisation aurait pu être conçue de manière plus opérationnelle, plus efficace.

En dehors de cette réserve, les membres de mon groupe voteront bien évidemment le présent article.

N'opposons pas les différents modes de transport collectifs. De toute évidence, ils sont complémentaires, chacun possédant ses avantages et ses inconvénients : le transport ferroviaire est plus sûr, du fait de son caractère faiblement accidentogène ou de sa meilleure capacité à assurer la continuité du service public en cas d'intempéries ; le transport routier est plus souple ; le transport aérien, quant à lui, permet de se déplacer plus rapidement à compter d'une certaine distance.

La mission du service public des transports collectifs consiste à permettre à chaque usager, client ou citoyen – chacun utilisera le terme qu'il souhaitera, mais il s'agit exactement des mêmes personnes –, de se déplacer d'un point à un autre dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et de coût.

Dès lors, n'opposons pas entreprises publiques et opérateurs privés qui peuvent être complémentaires, parfois concurrents, mais qui tous participent de ce service public, à condition que les pouvoirs publics s'assurent de la qualité et de la cohérence du service dans une démarche de régulation.

La commission spéciale et le Gouvernement ont une appréciation différente du seuil kilométrique. Je pense que la position retenue par la commission spéciale, à savoir un seuil de 200 kilomètres, est sage et prudente : le cas échéant, il sera plus facile d'abaisser ce seuil à 100 kilomètres que de faire le chemin inverse.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC.

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

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. 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.)

Mme la présidente. 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° 125 :

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

Le Sénat a adopté.

Mes chers collègues, nous avons examiné 93 amendements au cours de la journée ; il en reste 1441.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

8

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée aujourd'hui, jeudi 9 avril 2015 :

À neuf heures trente :

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

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

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

À quinze heures : questions d'actualité au Gouvernement.

À seize heures quinze et le soir : suite de l'ordre du jour du matin.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 9 avril 2015, à zéro heure vingt.)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

ANNEXES AU PROCES VERBAL

de la séance du

mercredi 8 avril 2015

SCRUTIN N° 120

sur l'amendement n° 1001 de Mme Éliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, à l'article 1er du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Nombre de votants 338
 Suffrages exprimés 338
 Pour 30
 Contre 308

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :

Pour : 1 M. Marc Laménie

Contre : 142

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

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Contre : 109

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :

Contre : 41

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :

Pour : 19

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :

Contre : 13

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

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

N'ont pas pris part au vote : 7

Ont voté pour :

Patrick Abate
 Leïla Aïchi
 Aline Archimbaud

Éliane Assassi
 Marie-France Beauflis
 Esther Benbassa

Michel Billout
 Marie-Christine Blandin

Éric Bocquet
 Jean-Pierre Bosino
 Corinne Bouchoux
 Laurence Cohen
 Cécile Cukierman
 Ronan Dantec
 Annie David
 Michelle Demessine

Philippe Adnot
 Pascal Allizard
 Michèle André
 Maurice Antiste
 Alain Anziani
 Guillaume Arnell
 David Assouline
 François Aubey
 Dominique Bailly
 Gérard Bailly
 Gilbert Barbier
 François Baroin
 Philippe Bas
 Delphine Bataille
 Christophe Béchu
 Claude Bérit-Débat
 Michel Berson
 Alain Bertrand
 Jérôme Bignon
 Jacques Bigot
 Annick Billon
 Jean Bizet
 Maryvonne Blondin
 Jean-Marie Bockel
 François Bonhomme
 Philippe Bonhecarrère
 Nicole Bonnefoy
 Yannick Botrel
 Natacha Bouchart
 Gilbert Bouchet
 Jean-Claude Boulard
 Martial Bourquin
 Michel Boutant
 Michel Bouvard
 Nicole Bricq
 François-Noël Buffet
 Henri Cabanel
 Olivier Cadic
 Jean-Pierre Caffet
 François Calvet
 Pierre Camani
 Christian Cambon
 Claire-Lise Campion
 Agnès Canayer
 Michel Canevet
 Jean-Pierre Cantegrit
 Vincent Capo-Canellas
 Thierry Carcenac
 Jean-Noël Cardoux

Jean Desessard
 Évelyne Didier
 Christian Favier
 Thierry Foucaud
 André Gattolin
 Brigitte Gonthier-Maurin
 Joël Labbé

Ont voté contre :

Jean-Claude Carle
 Jean-Louis Carrère
 Françoise Cartron
 Luc Carvouanas
 Joseph Castelli
 Caroline Cayeux
 Bernard Cazeau
 Gérard César
 Patrick Chaize
 Pierre Charon
 Daniel Chasseing
 Alain Chatillon
 Jacques Chiron
 Olivier Cigolotti
 Karine Claireaux
 Yvon Collin
 Gérard Collomb
 Pierre-Yves Collombat
 François Commehines
 Hélène Conway-Mouret
 Jacques Cornano
 Gérard Cornu
 Roland Courteau
 Jean-Patrick Courtois
 Philippe Dallier
 René Danesi
 Mathieu Darnaud
 Serge Dassault
 Yves Daudigny
 Marc Daunis
 Isabelle Debré
 Robert del Picchia
 Vincent Delahaye
 Francis Delattre
 Michel Delebarre
 Gérard Dériot
 Catherine Deroche
 Jacky Deromedi
 Marie-Hélène Des Esgaulx
 Chantal Deseyne
 Félix Desplan
 Yves Détraigne
 Catherine Di Folco
 Élisabeth Doineau
 Éric Doligé
 Philippe Dominati
 Daniel Dubois

Marc Laménie
 Pierre Laurent
 Michel Le Scouarnec
 Jean-Vincent Placé
 Christine Prunaud
 Paul Vergès
 Dominique Watrin

Marie-Annick Duchêne
 Alain Dufaut
 Jean-Léonce Dupont
 Jérôme Durain
 Alain Duran
 Nicole Duranton
 Josette Durrieu
 Louis Duvernois
 Vincent Eblé
 Anne Emery-Dumas
 Jean-Paul Emorine
 Philippe Esnol
 Frédérique Espagnac
 Dominique Estrosi Sassone
 Hubert Falco
 Françoise Férat
 Jean-Jacques Filleul
 Michel Fontaine
 Michel Forissier
 François Fortassin
 Alain Fouché
 Bernard Fournier
 Jean-Paul Fournier
 Christophe-André Frassa
 Jean-Claude Frécon
 Pierre Frogier
 Jean-Marc Gabouty
 Joëlle Garriaud-Maylam
 Françoise Gatel
 Jean-Claude Gaudin
 Jacques Gautier
 Jacques Genest
 Catherine Génisson
 Samia Ghali
 Bruno Gilles
 Dominique Gillot
 Jacques Gillot
 Éliane Giraud
 Colette Giudicelli
 Jean-Pierre Godefroy
 Gaëtan Gorce
 Nathalie Goulet
 Jacqueline Gourault
 Alain Gournac
 Sylvie Goy-Chavent
 Jean-Pierre Grand

Daniel Gremillet	Gérard Longuet	Jackie Pierre
François Grosdidier	Vivette Lopez	François Pillat
Jacques Grosseppin	Jeanny Lorgeoux	Xavier Pintat
Pascal Gruny	Jean-Jacques Lozach	Louis Pinton
Charles Guené	Jean-Claude Luche	Hervé Poher
Joël Guerriau	Roger Madec	Rémy Pointereau
Didier Guillaume	Philippe Madrelle	Ladislav Poniawski
Annie Guillemot	Jacques-Bernard Magner	Hugues Portelli
Claude Haut	Michel Magras	Yves Pozzo di Borgo
Loïc Hervé	Hermeline Malherbe	Sophie Primas
Odette Herviaux	Claude Malhuret	Catherine Procaccia
Michel Houel	Christian Manable	Jean-Pierre Raffarin
Alain Houpert	Didier Mandelli	Henri de Raincourt
Robert Hue	François Marc	Michel Raison
Christiane Hummel	Alain Marc	Daniel Raoul
Benoît Huré	Didier Marie	Claude Raynal
Jean-François Husson	Hervé Marseille	André Reichardt
Jean-Jacques Hyest	Jean-Pierre Masseret	Daniel Reiner
Corinne Imbert	Jean Louis Masson	Jean-Claude Requier
Pierre Jarlier	Hervé Maurey	Bruno Retailleau
Éric Jeansannetas	Jean-François Mayet	Charles Revet
Sophie Joissains	Rachel Mazuir	Alain Richard
Chantal Jouanno	Pierre Médevielle	Didier Robert
Gisèle Jourda	Colette Mélot	Sylvie Robert
Alain Joyandet	Michel Mercier	Gérard Roche
Philippe Kaltenbach	Michelle Meunier	Gilbert Roger
Christiane Kammermann	Jacques Mézard	Yves Rome
Antoine Karam	Danielle Michel	Jean-Yves Roux
Roger Karoutchi	Brigitte Micouleau	Bernard Saugéy
Fabienne Keller	Alain Milon	René-Paul Savary
Guy-Dominique Kennel	Gérard Miquel	Michel Savin
Claude Kern	Thani Mohamed Soilihi	Patricia Schillinger
Bariza Khiari	Marie-Pierre Monier	Bruno Sido
Georges Labazée	Franck Montaigé	Abdourahmane Soilihi
Françoise Laborde	Aymeri de Montesquiou	Jean-Pierre Sœur
Bernard Lalande	Albéric de Montgolfier	Simon Sutour
Élisabeth Lamure	Patricia Morhet- Richard	Henri Tandonnet
Serge Larcher	Catherine Morin- Desailly	Catherine Tasca
Jean-Jacques Lasserre	Jean-Marie Morisset	Nelly Tocqueville
Robert Laufoaulu	Philippe Mouiller	Jean-Louis Tourenne
Daniel Laurent	Philippe Nachbar	André Trillard
Jean-René Lecerf	Christian Namy	Catherine Troendlé
Jean-Yves Leconte	Louis Nègre	Alex Türk
Antoine Lefèvre	Alain Néri	René Vandierendonck
Jacques Legendre	Louis-Jean de Nicolaï	Jean-Marie Vanlerenberghe
Dominique de Legge	Claude Nougéin	Michel Vaspert
Jean-Pierre Leleux	Jean-Jacques Panunzi	Alain Vasselle
Jean-Baptiste Lemoyne	Georges Patient	Yannick Vaugrenard
Jean-Claude Lenoir	François Patriat	Hilarion Vendegou
Claudine Lepage	Philippe Paul	Michel Vergoz
Jean-Claude Leroy	Cyril Pellevat	Jean-Pierre Vial
Philippe Leroy	Daniel Percheron	Maurice Vincent
Valérie Létard	Marie-Françoise Perol- Dumont	Jean Pierre Vogel
Marie-Noëlle Lienemann	Cédric Perrin	Evelyne Yonnet
Anne-Catherine Loisier		Richard Yung
Jean-François Longeot		François Zocchetto

N'ont pas pris part au vote :

Michel Amiel	Robert Navarro	Stéphanie Riocreux
Jean-Noël Guérini	David Rachline	
Mireille Jouve	Stéphane Ravier	

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 121

sur l'article 1er du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Nombre de votants	338
Suffrages exprimés	229
Pour	209
Contre	20

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GROUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :**

Pour : 142

Contre : 1 M. Marc Laménie

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

GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Abstention : 109

GROUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :

Pour : 41

GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :

Contre : 19

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :

Pour : 13

GROUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

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

N'ont pas pris part au vote : 7

Ont voté pour :

Philippe Adnot	François-Noël Buffet	Philippe Dallier
Leïla Aïchi	Olivier Cadic	René Danesi
Pascal Allizard	François Calvet	Ronan Dantec
Aline Archimbaud	Christian Cambon	Mathieu Darnaude
Guillaume Arnell	Agnès Canayer	Serge Dassault
Gérard Bailly	Michel Canevet	Isabelle Debré
Gilbert Barbier	Jean-Pierre Canteqrit	Robert del Picchia
François Baroin	Vincent Capo- Canellas	Vincent Delahaye
Philippe Bas	Jean-Noël Cardoux	Francis Delattre
Christophe Béchu	Jean-Claude Carle	Gérard Dériot
Esther Benbassa	Joseph Castelli	Catherine Deroche
Alain Bertrand	Caroline Cayeux	Jacky Deromedi
Jérôme Bignon	Gérard César	Marie-Hélène Des Esgaulx
Annick Billon	Patrick Chaize	Jean Desessard
Jean Bizet	Pierre Charon	Chantal Deseyne
Marie-Christine Blandin	Daniel Chasseing	Yves Détraigne
Jean-Marie Bockel	Alain Chatillon	Catherine Di Folco
François Bonhomme	Olivier Cigolotti	Élisabeth Doineau
Philippe Bonnecarrère	Yvon Collin	Éric Doligé
Natacha Bouchart	Pierre-Yves Collombat	Philippe Dominati
Gilbert Bouchet	François Commeinhes	Daniel Dubois
Corinne Bouchoux	Gérard Cornu	Marie-Annick Duchêne
Michel Bouvard	Jean-Patrick Courtois	

Alain Dufaut
Jean-Léonce Dupont
Nicole Duranton
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Philippe Esnol
Dominique Estrosi
Sassone
Hubert Falco
Françoise Férat
Michel Fontaine
Michel Forissier
François Fortassin
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André
Frassa
Pierre Frogier
Jean-Marc Gabouty
Joëlle Garriaud-
Maylam
Françoise Gatel
André Gattolin
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Jacques Genest
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Charles Guené
Joël Guerriau
Loïc Hervé
Michel Houel
Alain Houpert
Robert Hue
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyst
Corinne Imbert
Pierre Jarlier
Sophie Joissains

Chantal Jouanno
Alain Joyandet
Christiane
Kammermann
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Guy-Dominique
Kennel
Claude Kern
Joël Labbé
Françoise Laborde
Élisabeth Lamure
Jean-Jacques Lasserre
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecerf
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Jean-Baptiste Lemoigne
Jean-Claude Lenoir
Philippe Leroy
Valérie Létard
Anne-Catherine
Loisier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Jean-Claude Luche
Michel Magras
Hermeline Malherbe
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
Hervé Marseille
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Pierre Médevielle
Colette Mélot
Michel Mercier
Jacques Mézard
Brigitte Micouneau
Alain Milon
Aymeri de
Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-
Richaud

Ont voté contre :

Patrick Abate
Éliane Assassi
Marie-France Beauflis
Michel Billout
Éric Bocquet
Jean-Pierre Bosino
Laurence Cohen
Cécile Cukierman

Annie David
Michelle Demessine
Évelyne Didier
Christian Favier
Thierry Foucaud
Brigitte Gonthier-
Maurin
Marc Laménie

Abstentions :

Michèle André
Maurice Antiste
Alain Anziani
David Assouline
François Aubey
Dominique Bailly
Delphine Bataille
Claude Bérit-Débat
Michel Berson
Jacques Bigot
Maryvonne Blondin
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Jean-Claude Boulard
Martial Bourquin

Michel Boutant
Nicole Bricq
Henri Cabanel
Jean-Pierre Caffet
Pierre Camani
Claire-Lise Campion
Thierry Carcenac
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Luc Carvounas
Bernard Cazeau
Jacques Chiron
Karine Claireaux
Gérard Collomb

Catherine Morin-
Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller
Philippe Nachbar
Christian Namy
Louis Nègre
Louis-Jean de Nicolaÿ
Claude Nougéin
Jean-Jacques Panunzi
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Cédric Perrin
Jackie Pierre
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Jean-Vincent Placé
Rémy Pointereau
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Sophie Primas
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Henri de Raincourt
Michel Raison
André Reichardt
Jean-Claude Requier
Bruno Retailleau
Charles Revet
Didier Robert
Gérard Roche
Bernard Saugéy
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido
Abdourahamane
Soilihi
Henri Tandonnet
André Trillard
Catherine Troendlé
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Michel Vaspart
Alain Vasselle
Hilarion Vendegou
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
François Zocchetto

Pierre Laurent
Michel Le Scouarnec
Christine Prunaud
Paul Vergès
Dominique Watrin

Hélène Conway-
Mouret
Jacques Cornano
Roland Courteau
Yves Daudigny
Marc Daunis
Michel Delebarre
Félix Desplan
Jérôme Durain
Alain Duran
Josette Durrieu
Vincent Eblé
Anne Emery-Dumas
Frédérique Espagnac
Jean-Jacques Filleul

Jean-Claude Frécon
Catherine Génisson
Samia Ghali
Dominique Gillot
Jacques Gillot
Éliane Giraud
Jean-Pierre Godefroy
Gaëtan Gorce
Didier Guillaume
Annie Guillemot
Claude Haut
Odette Herviaux
Éric Jeansannetas
Gisèle Jourda
Philippe Kaltenbach
Antoine Karam
Bariza Khiari
Georges Labazée
Bernard Lalande
Serge Larcher
Jean-Yves Leconte
Claudine Lepage
Jean-Claude Leroy

Marie-Noëlle
Lienemann
Jeanny Lorgeoux
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques-Bernard
Magnier
Christian Manable
François Marc
Didier Marie
Jean-Pierre Masseret
Rachel Mazuir
Michelle Meunier
Danielle Michel
Gérard Miquel
Thani Mohamed
Soilihi
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Alain Néri
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron

Marie-Françoise Perol-
Dumont
Hervé Poher
Daniel Raoul
Claude Raynal
Daniel Reiner
Alain Richard
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Yves Rome
Jean-Yves Roux
Patricia Schillinger
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Nelly Tocqueville
Jean-Louis Tourenne
René Vandierendonck
Yannick Vaugrenard
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Evelyne Yonnet
Richard Yung

N'ont pas pris part au vote :

Michel Amiel
Jean-Noël Guérini
Mireille Jouve

Robert Navarro
David Rachline
Stéphane Ravier

Stéphanie Riocreux

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	339
Nombre des suffrages exprimés	230
Pour l'adoption	210
Contre	20

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN N° 122

sur l'amendement n° 3, présenté par Mme Eliane Assassi et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, l'amendement n° 391, présenté par M. Didier Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés et l'amendement n° 423, présenté par M. Jean Desessard et les membres du groupe écologiste, tendant à supprimer l'article 1er quinquies du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Nombre de votants	338
Suffrages exprimés	338
Pour	140
Contre	198

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :**

Pour : 1 M. Marc Laménie

Contre : 142

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

GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :*Pour* : 109**GROUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :***Contre* : 41**GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :***Pour* : 19**GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :***Pour* : 1 M. Gilbert Barbier*Contre* : 12**GROUPE ÉCOLOGISTE (10) :***Pour* : 10**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :***Contre* : 3 MM. Philippe Adnot, Jean Louis Masson, Alex Türk*N'ont pas pris part au vote* : 7**Ont voté pour :**

Patrick Abate	Yves Daudigny	Jeanny Lorgeoux
Leila Aïchi	Marc Daunis	Jean-Jacques Lozach
Michèle André	Annie David	Roger Madec
Maurice Antiste	Michel Delebarre	Philippe Madrelle
Alain Anziani	Michelle Demessine	Jacques-Bernard
Aline Archimbaud	Jean Desessard	Magner
Éliane Assassi	Félix Desplan	Christian Manable
David Assouline	Évelyne Didier	François Marc
François Aubey	Jérôme Durain	Didier Marie
Dominique Bailly	Alain Duran	Jean-Pierre Masseret
Gilbert Barbier	Josette Durrieu	Rachel Mazuir
Delphine Bataille	Vincent Eblé	Michelle Meunier
Marie-France Beauflis	Anne Emery-Dumas	Danielle Michel
Esther Benbassa	Frédérique Espagnac	Gérard Miquel
Claude Bérît-Débat	Christian Favier	Thani Mohamed
Michel Berson	Jean-Jacques Filleul	Soilhi
Jacques Bigot	Thierry Foucaud	Marie-Pierre Monier
Michel Billout	Jean-Claude Frécon	Frank Montaugé
Marie-Christine	André Gattolin	Alain Néri
Blandin	Catherine Géniisson	Georges Patient
Maryvonne Blondin	Samia Ghali	François Patriat
Éric Bocquet	Dominique Gillot	Daniel Percheron
Nicole Bonnefoy	Jacques Gillot	Marie-Françoise Perol-
Jean-Pierre Bosino	Éliane Giraud	Dumont
Yannick Botrel	Jean-Pierre Godefroy	Jean-Vincent Placé
Corinne Bouchoux	Brigitte Gonthier-	Hervé Poher
Jean-Claude Boulard	Maurin	Christine Prunaud
Martial Bourquin	Gaëtan Gorce	Catherine Raoul
Michel Boutant	Didier Guillaume	Claude Raynal
Nicole Bricq	Annie Guillemot	Daniel Reiner
Henri Cabanel	Claude Haut	Alain Richard
Jean-Pierre Caffet	Odetta Herviaux	Sylvie Robert
Pierre Camani	Éric Jeansannetas	Gilbert Roger
Claire-Lise Campion	Gièle Jourda	Yves Rome
Thierry Carcenac	Philippe Kaltenbach	Jean-Yves Roux
Jean-Louis Carrère	Antoine Karam	Patricia Schillinger
Françoise Cartron	Bariza Khiari	Jean-Pierre Sueur
Luc Carvounas	Georges Labazée	Simon Soutour
Bernard Cazeau	Joël Labbé	Catherine Tasca
Jacques Chiron	Bernard Lalande	Nelly Tocqueville
Karine Claireaux	Marc Laménie	Jean-Louis Tourenne
Laurence Cohen	Serge Larcher	René Vandierendonck
Gérard Collomb	Pierre Laurent	Yannick Vaugrenard
Hélène Conway-	Jean-Yves Leconte	Paul Vergès
Mouret	Claudine Lepage	Michel Vergoz
Jacques Cornano	Jean-Claude Leroy	Maurice Vincent
Roland Courteau	Michel Le Scouarnec	Dominique Watrin
Cécile Cukierman	Marie-Noëlle	Evelyne Yonnet
Ronan Dantec	Lienemann	Richard Yung

Ont voté contre :

Philippe Adnot	Hubert Falco	Michel Magras
Pascal Allizard	Françoise Férat	Hermeline Malherbe
Guillaume Arnell	Michel Fontaine	Claude Malhuret
Gérard Bailly	Michel Forissier	Didier Mandelli
François Baroin	François Fortassin	Alain Marc
Philippe Bas	Alain Fouché	Hervé Marseille
Christophe Béchu	Bernard Fournier	Jean Louis Masson
Alain Bertrand	Jean-Paul Fournier	Hervé Maurey
Jérôme Bignon	Christophe-André	Jean-François Mayet
Annick Billon	Frassa	Pierre Médevielle
Jean Bizet	Pierre Frogier	Colette Mélot
Jean-Marie Bockel	Jean-Marc Gabouty	Michel Mercier
François Bonhomme	Joëlle Garriaud-	Jacques Mézard
Philippe Bonnecarrère	Maylam	Brigitte Micouleau
Natacha Bouchart	Françoise Gatel	Alain Milon
Gilbert Bouchet	Jean-Claude Gaudin	Aymeri de
Michel Bouvard	Jacques Gautier	Montesquiou
François-Noël Buffet	Jacques Genest	Albéric de Montgolfier
Olivier Cadic	Bruno Gilles	Patricia Morhet-
François Calvet	Colette Giudicelli	Richard
Christian Cambon	Nathalie Goulet	Catherine Morin-
Agnès Canayer	Jacqueline Gourault	Desailly
Michel Canevet	Alain Gournac	Jean-Marie Morisset
Jean-Pierre Cantegrit	Sylvie Goy-Chavent	Philippe Moullier
Vincent Capo-	Jean-Pierre Grand	Philippe Nachbar
Canellas	Daniel Gremillet	Christian Namy
Jean-Noël Cardoux	François Grosdidier	Louis Nègre
Jean-Claude Carle	Jacques Groperrin	Louis-Jean de Nicolay
Joseph Castelli	Pascale Gruny	Claude Nougein
Caroline Cayeux	Charles Guené	Jean-Jacques Panunzi
Gérard César	Joël Guerriau	Philippe Paul
Patrick Chaize	Loïc Hervé	Cyril Pellevat
Pierre Charon	Michel Houel	Cédric Perrin
Daniel Chasseing	Alain Houpert	Jackie Pierre
Alain Chatillon	Robert Hue	François Pillet
Olivier Cigolotti	Christiane Hummel	Xavier Pintat
Yvon Collin	Benoît Huré	Louis Pinton
Pierre-Yves Collombat	Jean-François Husson	Rémy Pointereau
François Commeinhes	Jean-Jacques Hyst	Ladislav Poniatowski
Gérard Cornu	Corinne Imbert	Hugues Portelli
Jean-Patrick Courtois	Pierre Jarlier	Yves Pozzo di Borgo
Philippe Dallier	Sophie Joissains	Sophie Primas
René Danesi	Chantal Jouanno	Catherine Procaccia
Mathieu Darnaud	Alain Joyandet	Jean-Pierre Raffarin
Serge Dassault	Christiane	Henri de Raincourt
Isabelle Debré	Kammermann	Michel Raison
Robert del Picchia	Roger Karoutchi	André Reichardt
Vincent Delahaye	Fabienne Keller	Jean-Claude Requier
Francis Delattre	Guy-Dominique	Bruno Retailleau
Gérard Dériot	Kennel	Charles Revet
Catherine Deroche	Claude Kern	Didier Robert
Jacky Deromedi	Françoise Laborde	Gérard Roche
Marie-Hélène Des	Élisabeth Lamure	Bernard Saugey
Esgaulx	Jean-Jacques Lasserre	René-Paul Savary
Chantal Deseyne	Robert Laufoaulu	Michel Savin
Yves Détraigne	Daniel Laurent	Bruno Sido
Catherine Di Folco	Jean-René Lecerf	Abdourahmane
Élisabeth Doineau	Antoine Lefèvre	Soilhi
Éric Doligé	Jacques Legendre	Henri Tandonnet
Philippe Dominati	Dominique de Legge	André Trillard
Daniel Dubois	Jean-Pierre Leleux	Catherine Troendlé
Marie-Annick	Jean-Baptiste Lemoynet	Alex Türk
Duchêne	Jean-Claude Lenoir	Jean-Marie
Alain Dufaut	Philippe Leroy	Vanlerenberghe
Jean-Léonce Dupont	Valérie Létard	Michel Vaspart
Nicole Duranton	Anne-Catherine	Alain Vasselle
Louis Duvernois	Loisier	Hilarion Vendegou
Jean-Paul Emorine	Jean-François Longeot	Jean-Pierre Vial
Philippe Esnol	Gérard Longuet	Jean Pierre Vogel
Dominique Estrosi	Vivette Lopez	François Zocchetto
Sassone	Jean-Claude Luche	

N'ont pas pris part au vote :

Michel Amiel	Robert Navarro	Stéphanie Riocreux
Jean-Noël Guérini	David Rachline	
Mireille Jouve	Stéphane Ravier	

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° : 123

sur l'article 1er quinquiés du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Nombre de votants	337
Suffrages exprimés	337
Pour	199
Contre	138

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :**

Pour : 142

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher - Président du Sénat et M. Marc Laménié

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Contre : 109

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :

Pour : 41

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :

Contre : 19

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :

Pour : 13

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Contre : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

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

N'ont pas pris part au vote : 7

Ont voté pour :

Philippe Adnot	Michel Bouvard	Daniel Chasseing
Pascal Allizard	François-Noël Buffet	Alain Chatillon
Guillaume Arnell	Olivier Cadic	Olivier Cigolotti
Gérard Bailly	François Calvet	Yvon Collin
Gilbert Barbier	Christian Cambon	Pierre-Yves Collombat
François Baroin	Agnès Canayer	François Commeinhes
Philippe Bas	Michel Canevet	Gérard Cornu
Christophe Béchu	Jean-Pierre Cantegrit	Jean-Patrick Courtois
Alain Bertrand	Vincent Capo-	Philippe Dallier
Jérôme Bignon	Canellas	René Danesi
Annick Billon	Jean-Noël Cardoux	Mathieu Darnaud
Jean Bizet	Jean-Claude Carle	Serge Dassault
Jean-Marie Bockel	Joseph Castelli	Isabelle Debré
François Bonhomme	Caroline Cayeux	Robert del Picchia
Philippe Bonnacarrère	Gérard César	Vincent Delahaye
Natacha Bouchart	Patrick Chaize	François Delattre
Gilbert Bouchet	Pierre Charon	Gérard Dériot

Catherine Deroche	Robert Hue
Jacky Deromedi	Christiane Hummel
Marie-Hélène Des	Benoît Huré
Esgaulx	Jean-François Husson
Chantal Deseyne	Jean-Jacques Hyst
Yves Détraigne	Corinne Imbert
Catherine Di Folco	Pierre Jarlier
Élisabeth Doineau	Sophie Joissains
Éric Doligé	Chantal Jouanno
Philippe Dominati	Alain Joyandet
Daniël Dubois	Christiane
Marie-Annick	Kammermann
Duchène	Roger Karoutchi
Alain Dufaut	Fabienne Keller
Jean-Léonce Dupont	Guy-Dominique
Nicole Duranton	Kennel
Louis Duvernois	Claude Kern
Jean-Paul Emorine	Françoise Laborde
Philippe Esnol	Élisabeth Lamure
Dominique Estrosi	Jean-Jacques Lasserre
Sassone	Robert Lafoaalu
Hubert Falco	Daniel Laurent
Françoise Férat	Jean-René Lecerf
Michel Fontaine	Antoine Lefèvre
Michel Forissier	Jacques Legendre
François Fortassin	Dominique de Legge
Alain Fouché	Jean-Pierre Leleux
Bernard Fournier	Jean-Baptiste
Jean-Paul Fournier	Lemoine
Christophe-André	Jean-Claude Lenoir
Frassa	Philippe Leroy
Pierre Frogier	Valérie Létard
Jean-Marc Gabouty	Anne-Catherine
Joëlle Garriaud-	Loisier
Maylam	Jean-François Longeot
Françoise Gatel	Gérard Longuet
Jean-Claude Gaudin	Vivette Lopez
Jacques Gautier	Jean-Claude Luche
Jacques Genest	Michel Magras
Bruno Gilles	Hermeline Malherbe
Colette Giudicelli	Claude Malhuret
Nathalie Goulet	Didier Mandelli
Jacqueline Gourault	Alain Marc
Alain Gournac	Hervé Marseille
Sylvie Goy-Chavent	Jean Louis Masson
Jean-Pierre Grand	Hervé Maurey
Daniel Gremillet	Jean-François Mayet
François Grosdidier	Pierre Médevielle
Jacques Groperrin	Colette Mélot
Pascale Gruny	Michel Mercier
Charles Guené	Jacques Mézard
Joël Gueriau	Brigitte Micouleau
Loïc Hervé	Alain Milon
Michel Houel	Aymeri de
Alain Houpert	Montesquiou

Ont voté contre :

Jean-Pierre Bosino	Jacques Cornano
Yannick Botrel	Roland Courteau
Corinne Bouchoux	Cécile Cukierman
Jean-Claude Boulard	Ronan Dantec
Martial Bourquin	Yves Daudigny
Michel Boutant	Marc Daunis
Nicole Bricq	Annie David
Henri Cabanel	Michel Delebarre
Jean-Pierre Caffet	Michelle Demessine
Pierre Camani	Jean Desessard
Claire-Lise Champion	Félix Desplan
Thierry Carcenac	Évelyne Didier
Jean-Louis Carrère	Jérôme Durain
Françoise Cartron	Alain Duran
Luc Carvounas	Josette Durrieu
Bernard Cazeau	Vincent Eblé
Jacques Chiron	Anne Emery-Dumas
Karine Claireaux	Frédérique Espagnac
Laurence Cohen	Christian Favier
Gérard Collomb	Jean-Jacques Filleul
Hélène Conway-	Thierry Foucaud
Mourat	Jean-Claude Frécon

André Gattolin	Michel Le Scouarnec	Jean-Vincent Placé
Catherine Génisson	Marie-Noëlle Lienemann	Hervé Poher
Samia Ghali	Jean-Lienemann	Christine Prunaud
Dominique Gillot	Jeanny Lorgeoux	Daniel Raoul
Jacques Gillot	Jean-Jacques Lozach	Claude Raynal
Éliane Giraud	Roger Madec	Daniel Reiner
Jean-Pierre Godefroy	Philippe Madrelle	Alain Richard
Brigitte Gonthier-Maurin	Jacques-Bernard Magnier	Sylvie Robert
Gaëtan Gorce	Christian Manable	Gilbert Roger
Didier Guillaume	François Marc	Yves Rome
Annie Guillemot	Didier Marie	Jean-Yves Roux
Claude Haut	Jean-Pierre Masseret	Patricia Schillinger
Odette Herviaux	Rachel Mazuir	Jean-Pierre Sueur
Éric Jeansannetas	Michelle Meunier	Simon Sutour
Gisèle Jourda	Danielle Michel	Catherine Tasca
Philippe Kaltenbach	Gérard Miquel	Nelly Tocqueville
Antoine Karam	Thani Mohamed Soilihi	Jean-Louis Tourenne
Bariza Khiari	Marie-Pierre Monier	René Vandierendonck
Georges Labazée	Franck Montaigé	Yannick Vaugrenard
Joël Labbé	Alain Néri	Paul Vergès
Bernard Lalande	Georges Patient	Michel Vergoz
Serge Larcher	François Patriat	Maurice Vincent
Pierre Laurent	Daniel Percheron	Dominique Watrin
Jean-Yves Leconte	Marie-Françoise Perol-Dumont	Evelyne Yonnet
Claudine Lepage		Richard Yung
Jean-Claude Leroy		

N'ont pas pris part au vote :

Michel Amiel	Marc Laménie	Stéphane Ravier
Jean-Noël Guérini	Robert Navarro	Stéphanie Riocreux
Mireille Jouve	David Rachline	

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	335
Nombre des suffrages exprimés	335
Pour l'adoption	197
Contre	138

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN N° 124

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

Nombre de votants	337
Suffrages exprimés	327
Pour	21
Contre	306

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :**

Pour : 1 M. Marc Laménie

Contre : 141

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

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Pour : 1 Mme Marie-Noëlle Lienemann

Contre : 108

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :

Contre : 41

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :

Pour : 19

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :

Contre : 13

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Abstention : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

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

N'ont pas pris part au vote : 7

Ont voté pour :

Patrick Abate	Annie David	Pierre Laurent
Éliane Assassi	Michelle Demessine	Michel Le Scouarnec
Marie-France Beaufiles	Évelyne Didier	Marie-Noëlle Lienemann
Michel Billout	Christian Favier	Christine Prunaud
Éric Bocquet	Thierry Foucaud	Paul Vergès
Jean-Pierre Bosino	Brigitte Gonthier-Maurin	Dominique Watrin
Laurence Cohen	Marc Laménie	
Cécile Cukierman		

Ont voté contre :

Philippe Adnot	François Calvet	Serge Dassault
Pascal Allizard	Pierre Camani	Yves Daudigny
Michèle André	Christian Cambon	Marc Daunis
Maurice Antiste	Claire-Lise Champion	Robert del Picchia
Alain Anziani	Agnès Canayer	Vincent Delahaye
Guillaume Arnell	Michel Canevet	Francis Delattre
David Assouline	Jean-Pierre Cantegrit	Michel Delebarre
François Aubey	Vincent Capocanellas	Gérard Dériot
Dominique Bailly	Thierry Carcenac	Catherine Deroche
Gérard Bailly	Jean-Noël Cardoux	Jacky Deromedi
Gilbert Barbier	Jean-Claude Carle	Marie-Hélène Des Esgaulx
François Baroin	Jean-Louis Carrère	Chantal Deseyne
Philippe Bas	Françoise Cartron	Félix Desplan
Delphine Bataille	Luc Carvounas	Yves Détraigne
Christophe Béchu	Joseph Castelli	Catherine Di Folco
Claude Bérit-Débat	Caroline Cayeux	Élisabeth Doineau
Michel Berson	Bernard Cazeau	Éric Doligé
Alain Bertrand	Gérard César	Philippe Dominati
Jérôme Bignon	Patrick Chaize	Daniël Dubois
Jacques Bigot	Pierre Charon	Marie-Annick Duchêne
Annick Billon	Daniel Chasseing	Alain Dufaut
Jean Bizet	Alain Chatillon	Jean-Léonce Dupont
Maryvonne Blondin	Jacques Chiron	Jérôme Durain
Jean-Marie Bockel	Olivier Cigolotti	Alain Duran
François Bonhomme	Karine Claireaux	Nicole Duranton
Philippe Bonhecarrère	Yvon Collin	Josette Durrieu
Nicole Bonnefoy	Gérard Collomb	Louis Duvernois
Yannick Botrel	Pierre-Yves Collombat	Vincent Eblé
Natacha Bouchart	François Commeinhes	Anne Emery-Dumas
Gilbert Bouchet	Hélène Conway-Mouret	Jean-Paul Emorine
Jean-Claude Boulard	Jacques Cornano	Philippe Esnol
Martial Bourquin	Gérard Cornu	Frédérique Espagnac
Michel Boutant	Roland Courteau	Dominique Estrosi Sassone
Michel Bouvard	Jean-Patrick Courtois	Hubert Falco
Nicole Bricq	Philippe Dallier	Françoise Férat
François-Noël Buffet	René Danesi	Jean-Jacques Filleul
Henri Cabanel	Mathieu Darnaud	
Olivier Cadic		
Jean-Pierre Caffet		

Michel Fontaine
 Michel Forissier
 François Fortassin
 Alain Fouché
 Bernard Fournier
 Jean-Paul Fournier
 Christophe-André Frassa
 Jean-Claude Frécon
 Pierre Frogier
 Jean-Marc Gabouty
 Joëlle Garriaud-Maylam
 Françoise Gatel
 Jean-Claude Gaudin
 Jacques Gautier
 Jacques Genest
 Catherine Génisson
 Samia Ghali
 Bruno Gilles
 Dominique Gillot
 Jacques Gillot
 Éliane Giraud
 Colette Giudicelli
 Jean-Pierre Godéfroy
 Gaëtan Gorce
 Nathalie Goulet
 Jacqueline Gourault
 Alain Gournac
 Sylvie Goy-Chavent
 Jean-Pierre Grand
 Daniel Gremillet
 François Grosdidier
 Jacques Groperrin
 Pascale Gruny
 Charles Guené
 Joël Guerriau
 Didier Guillaume
 Annie Guillemot
 Claude Haut
 Loïc Hervé
 Odette Herviaux
 Michel Houel
 Alain Houpert
 Robert Hue
 Christiane Hummel
 Benoît Huré
 Jean-François Husson
 Jean-Jacques Hyest
 Corinne Imbert
 Pierre Jarlier
 Éric Jeansannetas
 Sophie Joissains
 Chantal Jouanno
 Gisèle Jourda
 Alain Joyandet
 Philippe Kaltenbach
 Christiane Kammermann
 Antoine Karam
 Roger Karoutchi
 Fabienne Keller
 Guy-Dominique Kennel
 Claude Kern
 Bariza Khiari
 Georges Labazée
 Françoise Laborde
 Bernard Lalande

Élisabeth Lamure
 Serge Larcher
 Jean-Jacques Lasserre
 Robert Laufoaulu
 Daniel Laurent
 Jean-René Lecerf
 Jean-Yves Leconte
 Antoine Lefèvre
 Jacques Legendre
 Dominique de Legge
 Jean-Pierre Leleux
 Jean-Baptiste Lemoyne
 Jean-Claude Lenoir
 Claudine Lepage
 Jean-Claude Leroy
 Philippe Leroy
 Valérie Létard
 Anne-Catherine Loisier
 Jean-François Longeot
 Gérard Longuet
 Vivette Lopez
 Jeanny Lorgeoux
 Jean-Jacques Lozach
 Jean-Claude Luche
 Roger Madec
 Philippe Madrelle
 Jacques-Bernard Magnier
 Michel Magras
 Hermeline Malherbe
 Claude Malhuret
 Christian Manable
 Didier Mandelli
 François Marc
 Alain Marc
 Didier Marie
 Hervé Marseille
 Jean-Pierre Masseret
 Jean Louis Masson
 Hervé Maurey
 Jean-François Mayet
 Rachel Mazuir
 Pierre Médevielle
 Colette Mélot
 Michel Mercier
 Michelle Meunier
 Jacques Mézard
 Danielle Michel
 Brigitte Micouleau
 Alain Milon
 Gérard Miquel
 Thani Mohamed Soilih
 Marie-Pierre Monier
 Franck Montaugé
 Aymeri de Montesquiou
 Albéric de Montgolfier
 Patricia Morhet-Richaud
 Catherine Morin-Desailly
 Jean-Marie Morisset
 Philippe Mouiller
 Philippe Nachbar
 Christian Namy
 Louis Nègre
 Alain Néri

Abstentions :

Marie-Christine Blandin
 Corinne Bouchoux
 Ronan Dantec

Louis-Jean de Nicolay
 Claude Nougein
 Jean-Jacques Panunzi
 Georges Patient
 François Patriat
 Philippe Paul
 Cyril Pellevat
 Daniel Percheron
 Marie-Françoise Perol-Dumont
 Cédric Perrin
 Jackie Pierre
 François Pillet
 Xavier Pintat
 Louis Pinton
 Hervé Poher
 Rémy Pointereau
 Ladislav Poniatowski
 Hugues Portelli
 Yves Pozzo di Borgo
 Sophie Primas
 Catherine Procaccia
 Jean-Pierre Raffarin
 Henri de Raincourt
 Michel Raison
 Daniel Raoul
 Claude Raynal
 André Reichardt
 Daniel Reiner
 Jean-Claude Requier
 Bruno Retailleau
 Charles Revet
 Alain Richard
 Didier Robert
 Sylvie Robert
 Gérard Roche
 Gilbert Roger
 Yves Rome
 Jean-Yves Roux
 Bernard Saugey
 René-Paul Savary
 Michel Savin
 Patricia Schillinger
 Bruno Sido
 Abdourahamane Soilih
 Jean-Pierre Sueur
 Simon Sutour
 Henri Tandonnet
 Catherine Tasca
 Nelly Tocqueville
 Jean-Louis Tourenne
 André Trillard
 Catherine Troendlé
 Alex Türk
 René Vandierendonck
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Michel Vaspart
 Alain Vasselle
 Yannick Vaugrenard
 Hilarion Vendegou
 Michel Vergoz
 Jean-Pierre Vial
 Maurice Vincent
 Jean Pierre Vogel
 Evelyne Yonnet
 Richard Yung
 François Zocchetto

Jean Desessard
 André Gattolin
 Joël Labbé
 Jean-Vincent Placé

Mireille Jouve
 Robert Navarro

David Rachline
 Stéphane Ravier

Stéphanie Riocreux

N'a pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN N° 125

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

Nombre de votants 337
 Suffrages exprimés 327
 Pour 187
 Contre 140

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (144) :**

Pour : 142

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

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

Contre : 109

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (41) :

Pour : 41

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (19) :

Contre : 19

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (13) :

Pour : 1 M. Gilbert Barbier

Contre : 12

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Abstention : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

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

N'ont pas pris part au vote : 7

Ont voté pour :

Philippe Adnot
 Pascal Allizard
 Gérard Bailly
 Gilbert Barbier
 François Baroin
 Philippe Bas
 Christophe Béchu
 Jérôme Bignon
 Annick Billon
 Jean Bizet
 Jean-Marie Bockel
 François Bonhomme
 Philippe Boncarrère
 Natacha Bouchart

Gilbert Bouchet
 Michel Bouvard
 François-Noël Buffet
 Olivier Cadic
 François Calvet
 Christian Cambon
 Agnès Canayer
 Michel Canevet
 Jean-Pierre Canteqrit
 Vincent Capocanellas
 Jean-Noël Cardoux
 Jean-Claude Carle
 Caroline Cayeux

Gérard César
 Patrick Chaize
 Pierre Charon
 Olivier Chasseing
 Alain Chatillon
 Olivier Cigolotti
 François Comminhes
 Gérard Cornu
 Jean-Patrick Courtois
 Philippe Dallier
 René Danesi
 Mathieu Darnaude
 Serge Dassault
 Robert del Picchia

Leila Aïchi
 Aline Archimbaud
 Esther Benbassa

N'ont pas pris part au vote :

Michel Amiel

Isabelle Debré

Jean-Noël Guérini

Vincent Delahaye Francis Delattre Gérard Dériot Catherine Deroche Jacky Deromedi Marie-Hélène Des Esgaulx Chantal Deseyne Yves Détraigne Catherine Di Folco Élisabeth Doineau Éric Doligé Philippe Dominati Daniel Dubois Marie-Annick Duchène Alain Dufaut Jean-Léonce Dupont Nicole Duranton Louis Duvernois Jean-Paul Emorine Dominique Estrosi Sassone Hubert Falco Françoise Férat Michel Fontaine Michel Forissier Alain Fouché Bernard Fournier Jean-Paul Fournier Christophe-André Frassa Pierre Frogier Jean-Marc Gabouty Joëlle Garriaud- Maylam Françoise Gatel Jean-Claude Gaudin Jacques Gautier Jacques Genest Bruno Gilles Colette Giudicelli Nathalie Goulet Jacqueline Gourault Alain Gournac Sylvie Goy-Chavent Jean-Pierre Grand Daniel Gremillet François Grosdidier Jacques Groperrin Pascale Gruny Charles Guené Joël Guerriau Loïc Hervé	Michel Houel Alain Houpert Christiane Hummel Benoît Huré Jean-François Husson Jean-Jacques Hyst Corinne Imbert Pierre Jarlier Sophie Joissains Chantal Jouanno Alain Joyandet Christiane Kammermann Roger Karoutchi Fabienne Keller Guy-Dominique Kennel Claude Kern Marc Laménié Élisabeth Lamure Jean-Jacques Lasserre Robert Laufoaulu Daniel Laurent Jean-René Lecercf Antoine Lefèvre Jacques Legendre Dominique de Legge Jean-Pierre Leleux Jean-Baptiste Lemoigne Bruno Retailleau Philippe Leroy Valérie Létard Anne-Catherine Loisier Jean-François Longeot Gérard Longuet Vivette Lopez Jean-Claude Luche Michel Magras Claude Malhuret Didier Mandelli Alain Marc Hervé Marseille Jean Louis Masson Hervé Maurey Jean-François Mayet Pierre Médevielle Colette Mélot Michel Mercier Brigitte Micouleau Alain Milon Aymeri de Montesquiou Albéric de Montgolfier	Patricia Morhet- Richaud Catherine Morin- Desailly Jean-Marie Morisset Philippe Mouiller Philippe Nachbar Christian Namy Louis Nègre Louis-Jean de Nicolaj Claude Nougein Jean-Jacques Panunzi Philippe Paul Cyril Pellevat Cédric Perrin Jackie Pierre François Pillet Xavier Pintat Louis Pinton Rémy Pointereau Ladislas Poniatowski Hugues Portelli Yves Pozzo di Borgo Sophie Primas Catherine Procaccia Jean-Pierre Raffarin Henri de Raincourt Michel Raison André Reichardt Bruno Retailleau Charles Revet Didier Robert Gérard Roche Bernard Saugey René-Paul Savary Michel Savin Bruno Sido Abdourahamane Soilihi Henri Tandonnet André Trillard Catherine Troendlé Alex Türk Jean-Marie Vanlerenberghe Michel Vaspert Alain Vasselle Hilarion Vendegou Jean-Pierre Vial Jean Pierre Vogel François Zocchetto	Nicole Bonnefoy Jean-Pierre Bosino Yannick Botrel Jean-Claude Boulard Martial Bourquin Michel Boutant Nicole Bricq Henri Cabanel Jean-Pierre Caffet Pierre Camani Claire-Lise Champion Thierry Carcenac Jean-Louis Carrère Françoise Cartron Luc Carvounas Joseph Castelli Bernard Cazeau Jacques Chiron Karine Claireaux Laurence Cohen Yvon Collin Gérard Collomb Pierre-Yves Collombat Hélène Conway- Mouret Jacques Cornano Roland Courteau Cécile Cukierman Yves Daudigny Marc Daunis Annie David Michel Delebarre Michelle Demessine Félix Desplan Évelyne Didier Jérôme Durain Alain Duran Josette Durrieu Vincent Eblé Anne Emery-Dumas Philippe Esnol Frédérique Espagnac Christian Favier	Jean-Jacques Filleul François Fortassin Thierry Foucaud Jean-Claude Frécon Catherine Génisson Samia Ghali Dominique Gillot Jacques Gillot Éliane Giraud Jean-Pierre Godefroy Brigitte Gonthier- Maurin Gaëtan Gorce Didier Guillaume Annie Guillemot Claude Haut Odette Herviaux Robert Hue Éric Jeansannetas Gisèle Jourda Philippe Kaltenbach Antoine Karam Bariza Khari Georges Labazée Françoise Laborde Bernard Lalande Serge Larcher Pierre Laurent Jean-Yves Leconte Claudine Lepage Jean-Claude Leroy Michel Le Scouarnec Marie-Noëlle Lienemann Jeanny Lorgeoux Jean-Jacques Lozach Roger Madec Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner Hermeline Malherbe Christian Manable François Marc	Didier Marie Jean-Pierre Masseret Rachel Mazuir Michelle Meunier Jacques Mézard Danielle Michel Gérard Miquel Thani Mohamed Soilihi Marie-Pierre Monier Franck Montaugé Alain Néri Georges Patient François Patriat Daniel Percheron Marie-Françoise Perol- Dumont Hervé Poher Christine Prunaud Daniel Raoul Claude Raynal Daniel Reiner Jean-Claude Requier Alain Richard Sylvie Robert Gilbert Roger Yves Rome Jean-Yves Roux Patricia Schillinger Jean-Louis Sueur Simon Soutour Catherine Tasca Nelly Tocqueville Jean-Louis Tourenne René Vandierendonck Yannick Vaugrenard Paul Vergès Michel Vergoz Maurice Vincent Dominique Watrin Évelyne Yonnet Richard Yung
	Ont voté contre :			Abstentions :	
Patrick Abate Michèle André Maurice Antiste Alain Anziani Guillaume Arnell Éliane Assasi	David Assouline François Aubey Dominique Bailly Delphine Bataille Marie-France Beaufiles Claude Bérît-Débat	Michel Berson Alain Bertrand Jacques Bigot Michel Billout Maryvonne Blondin Éric Bocquet		Leila Aïchi Aline Archimbaud Esther Benbassa Marie-Christine Blandin Corinne Bouchoux Ronan Dantec Jean Desessard André Gattolin Joël Labbé Jean-Vincent Placé	
				N'ont pas pris part au vote :	
				Michel Amiel Isabelle Debré Jean-Noël Guérini Mireille Jouve Robert Navarro David Rachline Stéphane Ravier Stéphanie Riocreux	
				N'a pas pris part au vote :	
				M. Gérard Larcher - Président du Sénat.	
				Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.	

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 6 mois	103,90
33	Questions..... 6 mois	76,95
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 6 mois	93,40
35	Questions..... 6 mois	55,85
85	Table compte rendu.....	19,80

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 8 décembre 2014 publié au *Journal officiel* du 10 décembre 2014

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,90 €