

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 15 avril 2026

(79^e jour de séance de la session)



**PREMIER
MINISTRE**

Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. GÉRARD LARCHER

1. **Hommage à Muguet Dini, ancienne sénatrice** (p. 2677)
2. **Salutations à une délégation parlementaire** (p. 2677)
3. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 2677)

1^{ER} MAI ET ÉTAT DU DÉBAT PUBLIC (p. 2677)

M. Hervé Marseille; M. Sébastien Lecornu, Premier ministre.

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES ET NÉCESSAIRE RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE (p. 2679)

Mme Monique de Marco; M. Philippe Tabarot, ministre des transports.

PARALYSIE DES TRAVAUX PARLEMENTAIRES (p. 2680)

M. Mathieu Darnaud; M. Sébastien Lecornu, Premier ministre; M. Mathieu Darnaud.

PROJET DE LOI -CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS (p. 2681)

Mme Patricia Schillinger; M. Philippe Tabarot, ministre des transports.

PROPOSITION DE LOI « 1^{ER} MAI » (I) (p. 2682)

M. Jean-Pierre Grand; M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités.

SITUATION EN IRAN (p. 2683)

Mme Sophie Briante Guillemont; M. Nicolas Forissier, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité.

PRESSE LOCALE (p. 2684)

M. Christian Redon-Sarrazy; Mme Catherine Pégard, ministre de la culture; M. Christian Redon-Sarrazy.

ACCÈS AU SERVICE PUBLIC ET FRACTURE NUMÉRIQUE (p. 2685)

Mme Marie-Claude Varailles; M. David Amiel, ministre de l'action et des comptes publics; Mme Marie-Claude Varailles.

PRIX DES CARBURANTS (p. 2685)

Mme Sophie Primas; Mme Maud Bregeon, ministre déléguée chargée de l'énergie et porte-parole du Gouvernement; Mme Sophie Primas.

FILIÈRE MUSICALE ET TARIFICATION DYNAMIQUE (p. 2686)

Mme Karine Daniel; Mme Catherine Pégard, ministre de la culture; Mme Karine Daniel.

PROPOSITION DE LOI « 1^{ER} MAI » (II) (p. 2687)

Mme Frédérique Puissat; M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités; Mme Frédérique Puissat.

DEVENIR DU PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE-DAX (p. 2688)

M. Pierre-Antoine Levi; M. Philippe Tabarot, ministre des transports; M. Pierre-Antoine Levi.

MONTÉE DE LA VIOLENCE À L'ÉCOLE (p. 2689)

M. Max Brisson; M. Edouard Geffray, ministre de l'éducation nationale; M. Max Brisson.

FIN DES PARCOURS EMPLOI COMPÉTENCES À LA RÉUNION (p. 2690)

Mme Audrey Bélim; M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités.

DISPARITION DES SUPERPÉTROLIERS FRANÇAIS ET SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE (p. 2690)

M. Jean Pierre Vogel; Mme Maud Bregeon, ministre déléguée chargée de l'énergie et porte-parole du Gouvernement numérique; M. Jean Pierre Vogel.

PROTECTION DES DONNÉES
DANS LES FICHIERS DÉMATÉRIALISÉS
NATIONAUX (p. 2691)

M. Pierre Cuypers ; M. Jean-Didier Berger, ministre délégué
auprès du ministre de l'intérieur ; M. Pierre Cuypers.

Suspension et reprise de la séance (p. 2692)

PRÉSIDENCE DE M. LOÏC HERVÉ

4. **Candidature aux fonctions de secrétaire du Sénat** (p. 2692)

5. **Candidature à une délégation sénatoriale** (p. 2692)

6. **Mise au point au sujet d'un vote** (p. 2692)

7. **Conventions internationales.** – Adoption en procédure d'examen simplifié de trois projets de loi dans les textes de la commission (p. 2692)

Accord avec le Kirghizistan. – Adoption, en procédure accélérée, du projet de loi dans le texte de la commission.

Accord avec les Pays-Bas. – Adoption, en procédure accélérée, du projet de loi dans le texte de la commission.

Accord avec l'Agence spatiale européenne. – Adoption définitive, en procédure accélérée, du projet de loi dans le texte de la commission.

8. **Simplification de la vie économique.** – Adoption définitive des conclusions modifiées d'une commission mixte paritaire sur un projet de loi (p. 2693)

M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale

M. Serge Papin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat

Texte élaboré
par la commission mixte paritaire (p. 2696)

ARTICLE 1^{ER} (p. 2737)

Amendement n° 1 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 2 (p. 2738)

Amendement n° 2 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 10 *BIS* (p. 2738)

Amendement n° 4 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 14 (p. 2738)

Amendement n° 5 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 15 (p. 2739)

Amendement n° 6 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 15 *BIS* AA (p. 2739)

Amendement n° 7 du Gouvernement. – Réservé.

ARTICLE 21 *BIS* A (p. 2739)

Amendement n° 3 du Gouvernement. – Réservé.

Vote sur l'ensemble (p. 2740)

M. Christian Bilhac

M. Yves Bleunven

M. Marc Laménie

Mme Catherine Di Folco

Mme Nadège Havet

M. David Ros

M. Gérard Lahellec

M. Thomas Dossus

M. Aymeric Durox

Adoption définitive, par scrutin public n° 232, du projet de loi dans le texte de la commission mixte paritaire, modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 2746)

9. **Nomination d'un secrétaire du Sénat** (p. 2746)

10. **Mise au point au sujet de votes** (p. 2747)

11. **Développement des transports.** – Discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 2747)

Discussion générale (p. 2747)

M. Philippe Tabarot, ministre des transports

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Mme Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteure pour avis de la commission des finances

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances

M. Franck Dhersin

M. Pierre Jean Rochette

M. Rémy Pointereau

Mme Nadège Havet

M. Olivier Jacquin

M. Alexandre Basquin

M. Jacques Fernique

M. Michel Masset

M. Gilbert Favreau

M. Philippe Tabarot, ministre

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 2759)

M. Didier Mandelli, rapporteur

M. Olivier Jacquin

M. Jean-Claude Tissot

Mme Anne-Sophie Romagny

Mme Anne-Sophie Patru

M. Marc Laménie

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances

Amendement n° 34 rectifié de Mme Jocelyne Antoine. – Retrait.

Amendements identiques n°s 212 de M. Jacques Fernique et 249 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n°s 44 rectifié de Mme Marie-Claude Varailles, 155 rectifié de M. Olivier Jacquin, 213 rectifié de M. Jacques Fernique et 283 de la commission. – Adoption des quatre amendements.

Amendement n° 185 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 23 rectifié *bis* de M. Rémy Pointereau. – Adoption.

Amendement n° 79 rectifié de M. Pierre-Antoine Levi. – Adoption.

Amendement n° 81 rectifié de M. Pierre-Antoine Levi. – Rejet.

12. Communication d'un avis sur un projet de nomination
(p. 2766)

13. Conférence des présidents (p. 2766)

Conclusions de la conférence des présidents (p. 2766)

Suspension et reprise de la séance (p. 2773)

PRÉSIDENTE DE MME SYLVIE VERMEILLET

14. Développement des transports. – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 2773)

Article 1^{er}
(*suite*) (p. 2773)

Amendements identiques n°s 141 rectifié de Mme Catherine Morin-Desailly, 156 de M. Olivier Jacquin et 214 de M. Jacques Fernique. – Adoption des trois amendements.

Amendements identiques n°s 142 rectifié de Mme Catherine Morin-Desailly et 251 rectifié *bis* de M. Michel Masset. – Devenus sans objet.

Amendement n° 43 de M. Jean-Pierre Corbisez. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s 18 rectifié *bis* de Mme Anne-Sophie Romagny, 26 rectifié *bis* de M. Michel Masset, 128 de Mme Nadège Havet et 269 rectifié de Mme Nicole Bonnefoy. – Retrait des quatre amendements.

Amendement n° 97 rectifié *ter* de M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Retrait.

Amendement n° 41 de Mme Marie-Claude Varailles. – Rejet.

Amendement n° 42 de M. Alexandre Basquin. – Retrait.

Amendement n° 215 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 40 de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 158 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 157 de M. Hervé Gillé. – Retrait.

Amendement n° 45 de Mme Michelle Gréaume. – Rejet.

Amendement n° 193 de M. Simon Uzenat. – Rejet.

Amendements identiques n°s 216 de M. Jacques Fernique et 248 de M. Olivier Jacquin. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° 14 de M. Cédric Chevalier. – Rejet.

Amendement n° 99 rectifié *bis* de M. Paul Toussaint Parigi. – Rejet.

Amendements identiques n°s 39 de M. Alexandre Basquin et 159 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 1^{er} (p. 2788)

Amendements identiques n°s 20 rectifié *bis* de Mme Anne-Sophie Romagny et 25 rectifié *bis* de M. Éric Gold. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n°s 46 de M. Alexandre Basquin, 160 de M. Olivier Jacquin et 217 de M. Jacques Fernique. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 47 de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 48 de M. Alexandre Basquin. – Rejet.

Amendement n° 49 de Mme Marie-Claude Varailles. – Rejet.

Amendement n° 53 rectifié de M. Alexandre Basquin. – Rejet.

Amendement n° 50 de M. Alexandre Basquin. – Rejet.

Avant l'article 2 (p. 2794)

Amendement n° 161 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Article 2 (p. 2795)

M. Hervé Gillé

M. Serge Mérillou

M. Didier Mandelli, rapporteur

Amendement n° 275 du Gouvernement.

Amendements identiques n° 28 rectifié *ter* de M. Stéphane Piednoir, 70 rectifié de M. Alexandre Basquin, 118 rectifié de M. Pierre Jean Rochette et 259 rectifié *ter* de M. Daniel Gremillet. – Rectification des quatre amendements.

Amendements identiques n° 275 du Gouvernement, 28 rectifié *quater* de M. Stéphane Piednoir, 70 rectifié *bis* de M. Alexandre Basquin, 118 rectifié *bis* de M. Pierre Jean Rochette et 259 rectifié *quater* de M. Daniel Gremillet. – Adoption des cinq amendements.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 2 (p. 2797)

Amendement n° 107 rectifié *bis* de M. Pierre Jean Rochette. – Retrait.

Amendement n° 33 rectifié *bis* de Mme Jocelyne Antoine. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 229 rectifié *ter* de Mme Frédérique Espagnac. – Rejet.

Amendement n° 10 rectifié *bis* de M. Franck Dhersin. – Rejet.

Article 3 (p. 2799)

Amendement n° 284 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 22 rectifié de Mme Laurence Muller-Bronn. – Retrait.

Amendement n° 143 rectifié de Mme Catherine Morin-Desailly. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 3 (p. 2801)

Amendements identiques n° 197 rectifié de M. Olivier Jacquin et 241 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n° 88 rectifié *ter* de M. Michel Masset et 271 rectifié *ter* de Mme Pascale Gruny. – Retrait de l'amendement n° 271 rectifié *ter*; rejet de l'amendement n° 88 rectifié *ter*.

Amendement n° 108 rectifié *ter* de M. Pierre Jean Rochette. – Retrait.

Amendements identiques n° 17 rectifié *quinquies* de M. Jean-Pierre Grand, 37 rectifié *bis* de M. Michel Masset, 117 rectifié *ter* de M. Pierre Jean Rochette et 208 rectifié de M. Jean-Michel Arnaud. – Rejet des quatre amendements.

Amendement n° 162 rectifié *bis* de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 250 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Avant l'article 4 (p. 2805)

Amendement n° 163 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Article 4 (p. 2806)

M. Olivier Jacquin

M. Jacques Fernique

M. Marc Laménie

Amendement n° 52 de Mme Marie-Claude Varailles. – Rejet.

Amendements identiques n° 179 rectifié de M. Olivier Jacquin et 266 rectifié de M. Jacques Fernique. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 (p. 2809)

Amendement n° 54 de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 55 de Mme Marie-Claude Varailles. – Rejet.

Amendement n° 187 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 188 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 6 (p. 2811)

Amendement n° 234 de M. Daniel Fargeot. – Rejet.

Amendement n° 144 rectifié de Mme Catherine Morin-Desailly. – Rejet.

Amendement n° 30 rectifié de M. Franck Dhersin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles 6 *bis* (nouveau)
et 7 – Adoption. (p. 2814)

Article 8 (p. 2815)

Amendements identiques n° 164 de M. Gilbert-Luc Devinaz et 218 de M. Ronan Dantec. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 9 (p. 2816)

M. Olivier Jacquin

Amendement n° 264 rectifié de M. Pierre-Antoine Levi. – Rejet.

Amendement n° 119 rectifié *bis* de M. Pierre Jean Rochette. – Adoption.

Amendement n° 233 de M. Daniel Fargeot. – Devenu sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 9 (p. 2819)

Amendement n° 165 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendements identiques n°s 232 de M. Olivier Jacquin et 267 de M. Jacques Fernique. – Rejet des deux amendements.

Suspension et reprise de la séance (p. 2820)

Article 9 *bis* (*nouveau*) (p. 2820)

M. Jacques Fernique

Amendement n° 272 rectifié *bis* de M. Stéphane Sautarel. – Rejet.

Amendement n° 96 rectifié *ter* de M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Rejet.

Amendement n° 98 rectifié de M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Retrait.

Amendement n° 134 de M. Daniel Fargeot. – Rejet.

Amendement n° 140 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 273 rectifié *quater* de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Rappel au règlement (p. 2826)

M. Stéphane Sautarel

Renvoi de la suite de la discussion.

15. Ordre du jour (p. 2827)

*Nomination d'un membre
d'une délégation sénatoriale* (p. 2828)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. GÉRARD LARCHER

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

HOMMAGE À MUGUETTE DINI, ANCIENNE SÉNATRICE

M. le président. Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est avec tristesse et émotion que nous avons appris, le 7 avril dernier, la disparition de notre ancienne collègue Muguette Dini. *(Mmes et MM. les sénateurs, ainsi que M. le Premier ministre et Mmes et MM. les ministres se lèvent.)*

Première adjointe au maire d'Écully, vice-présidente du conseil général du Rhône chargée de la jeunesse et de la formation, cette femme de conviction mit toute son énergie et s'engagea tout entière au service de sa commune et de son département.

La cause des femmes fut au cœur de sa carrière politique. Dès le début des années 1990, elle milita pour l'instauration de la parité dans les instances élues.

Sénatrice du Rhône de 2004 à 2014, elle fut membre du groupe Union Centriste et rejoignit la commission des affaires sociales, qu'elle présida de 2009 à 2011. Elle abordera de nombreux sujets, qui sont encore d'actualité : l'âge de la retraite, l'emploi des seniors, la pénibilité...

Elle fut aussi membre de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Durant son mandat, elle fut une farouche défenseuse de la protection de l'enfance, de la prévention des violences faites aux femmes et de l'égalité entre les femmes et les hommes au sein des entreprises. Elle fut l'auteur de propositions de loi qui marquèrent notre assemblée, visant à autoriser les maisons de naissance et à mieux protéger les enfants.

Passionnée d'art, elle fit don, avec son époux, d'œuvres de peintres et d'artistes de la région Rhône-Alpes au musée de Villefranche-sur-Saône.

Je garde de Muguette Dini le souvenir d'une sénatrice généreuse et courageuse.

Ses obsèques se déroulent en ce moment même. Certains de nos collègues y sont présents.

À son époux, à ses filles, à toute sa famille et à tous ceux qui ont partagé ses engagements, je souhaite, en notre nom à tous, redire la part que le Sénat prend à leur chagrin.

Je vous propose d'observer un instant de recueillement. *(Mmes et MM. les sénateurs, ainsi que M. le Premier ministre et Mmes et MM. les ministres observent un moment de recueillement.)*

2

SALUTATIONS À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE

M. le président. Au nom du Sénat, je veux saluer la présence, dans notre tribune, de Mme Dina Al Bashir, membre de la Chambre des représentants du Royaume de Jordanie et ancienne présidente de sa commission des affaires étrangères.

Elle a pu échanger aujourd'hui avec notre collègue Cyril Pellevat, président du groupe d'amitié France-Jordanie. *(Applaudissements.)*

3

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

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

Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur Public Sénat et sur notre site internet.

Chacun sera attentif, au cours de nos échanges, au respect des uns et des autres, ainsi qu'au respect du temps de parole.

1^{er} MAI
ET ÉTAT DU DÉBAT PUBLIC

M. le président. La parole est à M. Hervé Marseille, pour le groupe Union Centriste. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC. – M. Mathieu Darnaud applaudit également.)*

M. Hervé Marseille. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Monsieur le Premier ministre, il y a presque un an, le 1^{er} mai 2025, des boulangers étaient contrôlés et sanctionnés en Vendée.

Sur l'initiative de ma collègue Annick Billon, sénatrice de ce département, nous avons alors déposé et demandé l'inscription à l'ordre du jour d'une proposition de loi visant à sécuriser celles et ceux – boulangers, mais aussi fleuristes – qui travaillent le 1^{er} mai.

Ce texte a été adopté par le Sénat avec le soutien du Gouvernement, qui avait accepté d'engager la procédure accélérée et annoncé, depuis ce banc, la rédaction d'un décret en Conseil d'État en parallèle du parcours législatif.

Puis le texte est parti à l'Assemblée nationale et nous avons attendu qu'il y soit examiné. Je ne reviendrai pas sur l'épisode du blocage qui s'y est déroulé : aujourd'hui, nous sommes de retour à la case départ.

Ma question est simple, monsieur le Premier ministre : peut-on encore espérer que, le 1^{er} mai prochain, les boulangers et les fleuristes pourront travailler l'esprit tranquille ?

Je profite de ce malheureux événement, qui ne méritait ni tant de bruit ni tant de fureur, pour vous rappeler qu'il nous reste un an avant l'élection présidentielle.

M. Pascal Savoldelli. Vous êtes candidat ?

M. Hervé Marseille. Un an, c'est à la fois peu et beaucoup... Quand on voit ce qu'on voit et qu'on entend ce qu'on entend, on a raison de penser ce qu'on pense ! (*Applaudissements et rires sur les travées des groupes UC, Les Républicains et INDEP.*)

Le Gouvernement et le Parlement seront-ils immobiles et inutiles dans l'année qui vient ? Pourrons-nous encore servir le pays et répondre aux attentes des familles, qui voient le prix du chauffage et de l'énergie monter, à celles des Calédoniens, qui attendent des décisions ? Serons-nous en mesure d'améliorer le budget que nous devons examiner à la rentrée ?

M. le président. Veuillez poser votre question...

M. Hervé Marseille. Monsieur le Premier ministre, comment voyez-vous les choses ? Le Gouvernement et le Parlement seront-ils encore utiles dans les mois qui viennent ? (*Vifs applaudissements sur les travées des groupes UC, Les Républicains et INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, monsieur le président Marseille, merci de la tonalité et de la gravité de votre question. Par celle-ci, vous relayez l'interrogation de nombre de Français, au-delà de ceux qui occupent les métiers concernés.

Il me paraît utile de répondre simultanément à la première et à la seconde partie de votre question.

Dans l'affaire du 1^{er} mai, il y a tout d'abord un non-sens.

Historiquement, il a existé une convention collective de la filière boulangerie-pâtisserie, qui a fonctionné. Les anciens avaient réglé ce problème – indépendamment de leur sensibilité politique. Puis, comme vous le savez, cette convention collective a été cassée par la juridiction suprême, en l'occurrence par la Cour de cassation.

Dans le débat public, vous avez fait partie de ceux qui ont dénoncé l'anormalité de cette situation et appelé à sécuriser par la loi ce qui avait été cassé, ce dont je vous remercie.

Du Sénat est partie une initiative – je reviendrai sur le fond dans un instant. Chemin faisant, elle est arrivée à l'Assemblée nationale, où l'ambiance est différente – c'est, à mon sens, une bonne chose pour votre Haute Assemblée –, notamment en raison de l'obstruction du groupe La France insoumise. Ce groupe, au moment même où je vous parle, s'adonne encore à cette pratique sur la proposition de loi dite Rodwell, qui concerne des questions graves liées au terrorisme. Sur ce sujet, les opinions peuvent être très diverses, et les oppositions sont normales, mais l'obstruction, c'est autre chose !

En réponse à cette obstruction, une motion de rejet « tactique » a été déposée et adoptée.

Quelles conclusions tirer de tout cela ?

La première est une conclusion de fond : les dispositions du droit du travail doivent toujours être très claires. Or le drame de notre initiative collective – appelons-la ainsi – est qu'elle allait bien au-delà des boulangers et des fleuristes.

Force est de constater que, parfois, tout va vite dans le débat public et que nous avons un peu de mal à travailler.

En l'occurrence, le décret auquel renvoyait la proposition de loi comptait treize pages, avec des exceptions bien éloignées des boulangeries artisanales : on y trouvait, entre autres choses intéressantes, les fromageries industrielles, le traitement des peaux fraîches pour les chamoiseries, les travaux de séchage pour les corroieries, les conduites des étuves pour la fabrication de cuir verni, les industries du papier, les industries chimiques, les raffineries de pétrole, les industries de matières plastiques, les casinos... (*Protestations sur les travées des groupes UC et Les Républicains.*)

M. Loïc Hervé. Mais qui a préparé ce décret sinon le Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Ce n'est pas le Gouvernement qui a préparé ce décret.

Mme Anne-Sophie Romagny. Qui alors ?

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. C'est ici qu'il a été préparé.

Mme Anne-Sophie Romagny. Ce n'est pas nous !

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Il s'agit non pas de polémique, mais de permettre aussi aux Français de comprendre ce qui s'est passé.

J'en viens à ma deuxième conclusion.

Le Sénat a voté une proposition de loi qui a largement refermé le jeu, mais qui incluait encore les salles de spectacles et de nombreux métiers n'ayant rien à voir avec la boulangerie et, surtout, qui ne dressait aucune distinction entre boulangeries artisanales – qui faisaient seules l'objet de l'engagement initial – et industrielles. (*Applaudissements sur les travées des groupes SER, CRCE-K et GEST, ainsi que sur des travées du groupe INDEP.*)

J'assume clairement mon désaccord avec cette évolution.

La motion de rejet a évidemment créé une tension importante avec les partenaires sociaux. Ce n'est pas seulement un syndicat ou deux qui nous ont saisis...

Mme Céline Brulin. Ils l'ont tous fait !

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. C'est l'intégralité des syndicats de ce pays qui nous a demandé ce que nous étions en train de faire, puisque tout le monde avançait, dans le débat public, que le texte concernait les boulangeries artisanales de centre-ville de communes comme Meudon ou Vernon, et que nous nous retrouvions avec un renvoi à un décret n'ayant pas fait l'objet de négociations – et pour cause, il ne s'agissait pas de traiter autre chose que les boulangeries artisanales et les fleuristes. C'est là, en quelque sorte, que le train a déraillé.

Troisième conclusion : comme le faisait le président du Sénat lorsqu'il était ministre délégué au travail, je reviendrai toujours à l'article 1^{er} du code du travail : il ne saurait y avoir de modification du code sans dialogue social.

Certes, cela ne s'applique pas aux propositions de loi, mais – je le dis avec magnanimité à ceux qui n'ont eu de cesse, depuis neuf ans, de nous reprocher une forme de verticalité –, il me semble que permettre le dialogue social, y compris pour les initiatives parlementaires, est absolument clé. Ce qui vaut pour le dialogue social vaut d'ailleurs pour l'ensemble des corps intermédiaires.

Il faut remettre de la mesure et de la précision dans ce qui s'est passé et s'abstenir de toute caricature. Vous l'avez fait et je vous en remercie, parce que c'est ce qui va désormais nous permettre d'avancer.

J'en viens à la seconde partie de mon raisonnement.

En bref, soit la classe politique tout entière veut maintenir un périmètre très large des exceptions au travail le 1^{er} mai, auquel cas nous n'échapperons pas – je le revendique – à des négociations branche par branche, qui devront nécessairement être transposées dans la loi pour 2027, soit nous recentrons, avec bon sens et pragmatisme, sur les seuls boulangers artisanaux – c'est-à-dire sur les seuls professionnels pour lesquels nous nous sommes engagés.

De fait, je crois pouvoir dire que notre volonté, sur l'ensemble de ces travées, est de sécuriser juridiquement la convention collective qui existait jadis pour les boulangeries.

En ce cas, nous les recevons demain, monsieur le président Marseille, et nous trouverons, pour eux, une solution négociée, sécurisante et pragmatique. J'aurai alors l'occasion de vous associer à la dernière ligne droite des négociations avec les organisations syndicales menées par M. le ministre. Quoi qu'il en soit, nous trouverons une solution.

De cet épisode, la chambre haute et le Gouvernement doivent être capables de tirer une bonne leçon : en ces temps de bicamérisme compliqué, il est nécessaire de faire preuve de sagesse. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI, ainsi que sur des travées des groupes INDEP, RDSE et SER.*)

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION
DES INFRASTRUCTURES
ET NÉCESSAIRE RÉGÉNÉRATION
DU RÉSEAU FERROVIAIRE

M. le président. La parole est à Mme Monique de Marco, pour le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

Mme Monique de Marco. Monsieur le ministre, depuis quelques semaines, avec la crise en Iran, le monde fait face à un nouveau choc énergétique. La hausse du prix des énergies fossiles rend le modèle du tout-voiture inaccessible.

Dans ce contexte, le train est une alternative évidente.

Nos voisins européens l'ont compris : certains ont fait du rail une priorité, avec des investissements massifs dans la régénération et la modernisation des réseaux.

En France, les petites lignes ferment les unes après les autres, les trains de nuit sont délaissés et des gares ne sont plus desservies, au grand regret des usagers quotidiens et des élus. Des trains sont saturés et les billets toujours trop chers.

Pourtant, dans le même temps, notre pays continue d'investir dans un projet dépassé et coûteux : la ligne à grande vitesse (LGV) du Sud-Ouest.

Ce projet, estimé à plus de 14 milliards d'euros, apparaît de plus en plus fragile au moment où nos finances publiques sont sous tension.

Aujourd'hui, l'avis du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) doit nous alerter : coûts en forte hausse, calendrier incertain, impact environnemental désastreux, notamment pour la vallée du Ciron... Tous les signaux sont au rouge.

Monsieur le ministre, les hésitations n'ont que trop duré. Il est temps de prendre acte des difficultés et d'abandonner ce projet.

Le Conseil d'orientation des infrastructures a clairement donné la priorité à la modernisation des lignes existantes. Je le cite : « À quoi ressemblerait un pays engagé dans plusieurs très grands projets d'infrastructures nouvelles, mais dont le réseau ferroviaire connaîtrait un véritable effondrement ? »

Dès lors, ma question est simple : allez-vous enfin réorienter les milliards prévus pour la LGV du Sud-Ouest vers les trains du quotidien ? Allez-vous répondre à l'urgence sociale, écologique et énergétique ou persisterez-vous dans un projet coûteux, incertain et déconnecté des besoins réels des Français ? (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Madame la sénatrice de Marco, je tiens tout d'abord à vous remercier pour la publicité que vous venez de faire au projet de loi-cadre que j'aurai l'occasion de présenter au Sénat aujourd'hui même.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je compte sur votre présence à tous dans l'hémicycle tout à l'heure, en écho au plaidoyer que Mme de Marco vient de prononcer sur le ferroviaire !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Nous serons là !

M. Philippe Tabarot, ministre. Je précise que le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures n'a, à ce stade, pas encore été officiellement rendu au Gouvernement.

Je rappelle également – et je tiens à être clair sur ce point – que le COI est, comme son nom l'indique, un organe consultatif composé d'experts et de parlementaires, dont le rôle est d'éclairer les choix publics. Cependant, les décisions politiques appartiennent bien au Gouvernement.

Contrairement à ce que vous affirmez, madame la sénatrice – certains parlementaires que j'ai reçus partagent votre avis –, le projet Ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est un projet d'intérêt public majeur, au service de millions de nos concitoyens.

Il est attendu par de nombreux élus, en particulier en Occitanie, mais aussi dans certains territoires traversés par la ligne, qui y voient l'opportunité d'une transformation profonde de leur accessibilité et de leur attractivité.

Ce n'est pas un projet imposé d'en haut : c'est un projet des territoires, que nous construisons avec un certain nombre de collectivités, notamment avec deux régions concernées, accessoirement présidées par des élus de votre sensibilité politique, que – je le sais – vous soutenez. (*Sourires sur les travées du groupe GEST.*)

Je vous entends sur la question du financement ; il est vrai que celle-ci mérite une réponse sérieuse et structurée. À l'heure où je vous parle, plusieurs pistes sont à l'étude avec les différents cofinanceurs.

Permettez-moi également de dire quelques mots de l'aspect européen de ce projet, qui s'inscrit pleinement dans le réseau ferroviaire stratégique de l'Union européenne sur le corridor atlantique. Il est attendu par la péninsule ibérique et bénéficie d'un soutien fort de nos partenaires européens.

Renoncer à ce projet reviendrait non seulement à tourner le dos à nos territoires, mais aussi à fragiliser notre place dans l'Europe des mobilités. (MM. François Patriat et Bruno Belin applaudissent.)

PARALYSIE DES TRAVAUX PARLEMENTAIRES

M. le président. La parole est à M. Mathieu Darnaud, pour le groupe Les Républicains. (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)

M. Mathieu Darnaud. Monsieur le Premier ministre, ma question est simple et directe : quand allez-vous rompre avec l'atonie, l'attentisme, voire les renoncements qui paralysent la vie et les travaux parlementaires ?

Je veux en donner quelques exemples.

Je songe à la proposition de loi visant à instaurer une trajectoire de réduction de l'artificialisation concertée avec les élus locaux, dite Trace, que vous aviez indiqué vouloir inscrire à l'ordre du jour au mois de février dernier et qui conditionne en quelque sorte le développement de nos territoires.

Je pense à la proposition de loi visant à conforter l'habitat, l'offre de logements et la construction (Choc) de Dominique Estrosi Sassone, dans un temps où le logement connaît des problèmes majeurs, ou encore à l'importante allocation de solidarité unifiée, sur laquelle vous vous étiez également engagé.

Plus près de nous, il y a la proposition de loi visant à permettre le travail de certains artisans le 1^{er} mai, qui vient d'être évoquée.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. « De certains salariés ! »

M. Mathieu Darnaud. Je sais quelle peut être votre ligne de défense : vous évoquez notamment l'absence de fait majoritaire à l'Assemblée nationale. Cependant, je pourrais aussi citer des textes qui auraient pu nous réunir, comme celui sur la décentralisation.

De tout cela, il n'est rien aujourd'hui.

Nous nous désolons. Nous attendons. Plus encore que les parlementaires, ce sont les Françaises et les Français qui attendent. J'aurais d'ailleurs pu ajouter le texte sur les énergies, alors que le prix des carburants s'envole.

À ma question, j'en ajoute donc une autre : allez-vous enfin inscrire ces textes à l'ordre du jour de nos deux chambres ou devons-nous attendre avec la plus grande désolation l'élection présidentielle de 2027 pour pouvoir enfin agir ? (Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe UC.)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Monsieur le sénateur, puisque vous ne m'aviez pas communiqué le thème de votre question à l'avance, je serai aussi spontané que possible, d'autant que nous sommes entre nous... (Sourires.)

Tout d'abord, je n'ai pas le sentiment que l'agenda parlementaire ne soit pas rempli. (Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.)

Eh bien, allons-y ! Je pense, rien que pour cette semaine, à la proposition de loi sur l'hydroélectricité, au projet de loi sur la restitution des biens culturels ou encore à celui sur la justice criminelle, dont on entend beaucoup parler depuis longtemps, et qui a été voté hier par votre Haute Assemblée – si mes informations sont exactes...

Au reste, les conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de simplification de la vie économique – dont l'examen avait démarré lorsque Gabriel Attal était Premier ministre, puis s'est poursuivi quand ce dernier a été remplacé par Michel Barnier, puis François Bayrou – ont été votées hier à l'Assemblée nationale.

Plusieurs sénateurs du groupe Les Républicains. Après deux ans !

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. J'y reviendrai dans un instant, car cela me semble intéressant.

Actuellement est même examinée une proposition de loi traduisant des engagements que l'ancien ministre d'État, ministre de l'intérieur, Bruno Retailleau, connaît bien : la proposition de loi dite Rodwell, qui me semble utile pour le pays et dont je sais que le Sénat va se saisir rapidement.

La réforme de l'assurance chômage, retirée au moment de la dissolution, a été de nouveau soumise au dialogue social, votée par le Sénat, puis inscrite, cette semaine, à l'Assemblée nationale.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je ne veux pas épuiser le temps qui m'est imparti, mais je pourrais détailler, à votre attention, l'agenda parlementaire tel qu'il a été bâti jusqu'au mois de juillet. Bien évidemment, le Gouvernement est disponible si le Sénat devait siéger le vendredi ou en session extraordinaire au mois de juillet...

Par conséquent, disons-le nous franchement – puisque nous sommes entre nous... –, il y a plutôt, actuellement, un trop-plein de textes. Le sujet n'est donc pas ce que le Gouvernement met sur la table.

Sans oublier les nombreuses propositions de loi qui, comme je le disais au président Marseille, n'ont pas toujours été suffisamment bien bordées et peuvent conduire à quelques déraillements.

Ensuite, l'absence de majorité à l'Assemblée nationale n'est pas une ligne de défense : c'est un état de fait. Ce n'est peut-être pas le problème du Sénat, mais c'est bien celui du pays ! Ce qui se passe à l'Assemblée est votre problème, mon problème et le problème de tous les Français, qui assistent, il faut le dire, à un spectacle assez désolant et, j'y insiste, à une obstruction violente de La France insoumise, à laquelle nous commençons à nous acclimater et dont je m'étonne qu'elle ne soit pas davantage dénoncée.

Au fond, il serait normal que La France insoumise soit en train de mettre en panne l'Assemblée nationale... Ce n'est pas la faute du Gouvernement, dont les orientations à l'égard de ce groupe sont, me semble-t-il, on ne peut plus claires !

Si je vais plus loin, je relèverai que cette assemblée est divisée, y compris au sein des groupes. On l'a vu sur l'Alsace la semaine dernière. On l'a vu hier lors de la CMP sur le projet de loi de simplification.

Monsieur Darnaud, la plupart de nos groupes sont divisés et l'alignement bicaméral entre les groupes n'est pas toujours au rendez-vous. Ce n'est pas une critique : c'est un constat.

Si je vais encore plus loin, je parlerai de l'éléphant dans la pièce – je le dis sans esprit polémique. On me reproche beaucoup de travailler avec la gauche républicaine. (*Oui ! sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Je vous rappelle que je suis de droite ! (*Marques de scepticisme sur les mêmes travées.*)

Si ! J'ai été adhérent du parti Les Républicains et vous m'en avez exclu en 2017. (*Rires sur les travées des groupes RDPI, SER, GEST et CRCE-K.*)

Au demeurant, il y a une réalité arithmétique : cette Assemblée nationale, cher Bruno Retailleau, ce sont les Français qui l'ont choisie, et nous sommes des démocrates. On peut penser ce que l'on veut de la dissolution – je me suis déjà exprimé sur le sujet –, mais force est d'accepter que l'Assemblée est telle qu'elle est aujourd'hui.

Au fond, quand vous siégez au banc des ministres, deux solutions s'offrent à vous si vous êtes de la droite républicaine : soit vous essayez de bâtir des compromis avec les groupes de la gauche républicaine, qui sont des opposants ; soit vous vous tournez vers le Rassemblement national. (*Applaudissements sur les travées des groupes SER, GEST, RDPI et RDSE.*)

Pour ma part, j'ai choisi, et je l'assume. Le Gouvernement avance. Il essaie de bâtir des compromis.

Monsieur Retailleau, monsieur Darnaud, je vous le dis avec beaucoup de gravité : je ne suis pas candidat à l'élection présidentielle.

Un sénateur du groupe Les Républicains. Ah bon ?

M. Pascal Savoldelli. Faites une réunion de groupe !

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. N'avez donc pas de problème avec ce gouvernement : nous allons faire tout ce que nous pouvons pour faire avancer le pays pendant un an.

Monsieur Retailleau, monsieur Darnaud, si vous étiez à ma place, est-ce avec le Rassemblement national ou avec la gauche républicaine que vous bâtiriez des compromis ? La question est aussi simple que cela, et le moment de la grande clarification est venu. (*Vifs applaudissements sur les travées des groupes RDPI, SER, GEST et RDSE, ainsi que sur des travées du groupe INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. Mathieu Darnaud, pour la réplique.

M. Mathieu Darnaud. Monsieur le Premier ministre, nous sommes les premiers à dénoncer les outrances de La France insoumise.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Soyez clairs avec le RN !

M. Mathieu Darnaud. En revanche, je le redis aujourd'hui, ce que nous vous reprochons, c'est de ne pas honorer votre parole.

Vous aviez pris l'engagement d'inscrire tous les textes que j'ai évoqués à l'ordre du jour du Parlement.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Soyez clairs avec le RN !

M. Mathieu Darnaud. Ne venez pas nous dire aujourd'hui, monsieur le Premier ministre, qu'un thème comme la décentralisation ne peut pas réunir des parlementaires de droite et de gauche !

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Soyez clairs avec le RN !

M. Mathieu Darnaud. Vous avez failli.

Pardon de le dire, mais celui qui se nourrit d'attentes risque de mourir de faim. (*Vifs applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*)

PROJET DE LOI
-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT
DES TRANSPORTS

M. le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour le groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

Mme Patricia Schillinger. Ma question s'adresse à M. le ministre des transports.

Monsieur le ministre, les transports sont au cœur du quotidien des Français : leur temps de déplacement est de plus d'une heure par jour en moyenne, ils consacrent 13 % de leur budget à la mobilité et le secteur représente, à lui seul, 20 % du PIB. (*Brouhaha persistant sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mes chers collègues, cela ne vous intéresse point, les transports ? Je vous demande un peu de silence, s'il vous plaît... (*Sourires et applaudissements sur les travées des groupes RDPI et SER.*)

M. le président. Veuillez poursuivre, chère collègue !

Mme Patricia Schillinger. Merci, monsieur le président.

Notre système de transport est aujourd'hui sous tension sur trois fronts majeurs.

Le premier est celui d'un réseau vieillissant, marqué par des décennies de sous-investissements. Cette dégradation se traduit concrètement par des retards, des fermetures de lignes et une qualité de service qui se dégrade.

Le deuxième est celui de la transition écologique. Alors que les transports représentent encore environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre, la transition vers des solutions davantage décarbonées suppose des investissements massifs, stables et lisibles dans le temps.

Le troisième est celui des besoins de mobilité du quotidien, notamment dans les zones périurbaines et rurales, où la dépendance à la voiture reste encore forte.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Les petites lignes !

Mme Patricia Schillinger. Dans ce contexte, le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, que nous examinons aujourd'hui, marque une rupture. Pour la première fois sont prévus une programmation pluriannuelle des investissements ainsi qu'un principe fort selon lequel les recettes des futures concessions autoroutières seront réorientées vers le financement des mobilités.

Cela permettra, comme vous le rappeliez, monsieur le ministre, que les transports financent les transports.

Pourriez-vous préciser en quoi ce texte constitue un véritable tournant pour les usagers et pour les territoires ? Surtout, quelle ambition le Gouvernement porte-t-il pour la future loi de programmation afin de garantir enfin un financement durable, lisible et à la hauteur des besoins structurels de nos infrastructures de transport ? (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Madame la sénatrice Schillinger, vous avez raison : pendant trop longtemps, les transports ont été les parents pauvres de nos politiques publiques. Ce sont les Français qui l'ont payé au quotidien, avec des trains en retard, des routes dégradées, des petites lignes fermées...

Ainsi, l'enjeu du texte dont nous allons débattre aujourd'hui n'est pas seulement une question de confort : c'est une question de souveraineté. Il y va de nos travailleurs, de nos marchandises, de notre économie. Il y va, dans un contexte géopolitique incertain, de nos capacités de mobilité militaire et de la résilience de nos territoires.

Un réseau dégradé, ce n'est pas seulement des trains en retard : c'est une France moins forte.

Les chiffres sont là : l'âge moyen de notre réseau ferroviaire est de 30 ans, quand il est de 40 ans pour les caténaires. En outre, 34 % de nos ponts routiers présentent des défauts structurels.

Ce texte permettra enfin d'amorcer la résorption de la dette grise.

Il prévoit notamment une programmation pluriannuelle de financement de nos infrastructures, l'affectation des recettes autoroutières vers les mobilités, l'accélération de nos projets de services express régionaux métropolitains (Serm) – et il y en a beaucoup dans notre pays –, la décarbonation du fret ou encore le renforcement de la sécurité dans les cars scolaires pour nos enfants. Ces avancées concrètes sont attendues dans nos territoires.

Ce projet de loi ne sort pas du chapeau : il est directement issu des travaux de la conférence « Ambition France Transports ». Voulu comme transpartisan, cette démarche a réuni des élus de tous bords, issus de territoires ruraux comme urbains, des usagers, des professionnels. Vous l'aurez donc compris, c'est un texte de terrain.

Je ne doute pas que les débats seront à la hauteur des enjeux et j'espère que le projet de loi sera adopté massivement, parce que le transport n'est pas une question de droite ou de gauche, monsieur le Premier ministre. C'est une question de territoire. C'est une question de souveraineté.

Sur ce sujet, nous pouvons tous avancer ensemble. Il y va de notre responsabilité. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

PROPOSITION DE LOI
« 1^{er} MAI » (i)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP.*)

M. Jean-Pierre Grand. Monsieur le Premier ministre, personne ne comprend que, de nos jours, l'on interdise encore aux boulangers et à leurs salariés qui le souhaitent de travailler le 1^{er} mai. Personne ne comprend non plus que l'on empêche les fleuristes de vendre du muguet le 1^{er} mai.

Beaucoup de boulangeries familiales connaissent des difficultés économiques. Les empêcher de travailler si elles le souhaitent relève d'une idéologie opposée à la liberté du travail.

En faisant de l'obstruction sur ce texte, les plus radicaux de la gauche de l'hémicycle de l'Assemblée nationale ont fait ce qu'ils savent faire de mieux : bloquer le fonctionnement normal du Parlement.

Comment peut-on en arriver, au nom de principes surannés qui, par définition, ne reflètent plus notre temps, à empêcher des artisans de travailler et à priver leurs salariés, notamment les apprentis, d'une rémunération complémentaire ?

Monsieur le Premier ministre, les boulangers sont liés à l'histoire de la France. Qui n'a pas entendu ses aïeux conter les temps de guerre et le douloureux rationnement du pain ?

Dans un contexte plus récent, tout le monde se souvient des longs mois de covid pendant lesquels les boulangeries, restées ouvertes, nous faisaient oublier la fermeture de nombreux commerces. Les boulangers étaient alors reconnus par l'État comme une profession essentielle à la Nation – ils le restent, trois-cent-soixante-cinq jours par an.

Dans mon département de l'Hérault, 70 % des boulangers travaillent en couple. Ils s'affairent jour et nuit et ne comptent pas leurs heures. Les boulangers et leur personnel méritent notre respect.

Monsieur le Premier ministre, au-delà de toute considération politique ou syndicale, je vous demande, simplement au nom du bon sens, de donner pour instruction à vos services d'éviter le contrôle des boulangeries le 1^{er} mai prochain : peut-être pourraient-ils d'eux-mêmes s'imposer de respecter ce jour férié ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe INDEP, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et des solidarités.

M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, monsieur le sénateur Jean-Pierre Grand, dans la continuité des propos du Premier ministre, je profite de votre question pour rappeler mon attachement au dialogue social.

À mon tour, je veux rendre hommage au président Larcher, car nous lui devons la grande loi de 2007 pour la modernisation du dialogue social, qui a créé l'article L. 1 du code du travail.

Cette loi prévoit que tout projet de loi portant réforme structurelle du droit du travail doit faire l'objet d'une négociation préalable avec les partenaires sociaux. C'est en vertu de cette philosophie, nourrie par mon expérience à la SNCF, que j'ancre mon action au sein du Gouvernement, toujours au service des travailleurs et des employeurs, et dans le respect des partenaires sociaux.

Les inquiétudes exprimées à l'approche du 1^{er} mai sont légitimes. Elles le sont tout autant que les demandes des artisans boulangers et des fleuristes, notamment, qui souhaiteraient que leur situation soit sécurisée, en particulier vis-à-vis de leurs salariés, désireux de travailler le 1^{er} mai.

Vous m'interrogez sur les organes de contrôle. Je rappelle que l'inspection du travail est un corps de contrôle indépendant, dont le statut est garanti par la convention n° 81 de l'Organisation internationale du travail, convention dont la France est signataire. Cette indépendance est reconnue par le Conseil d'État et le Conseil constitutionnel.

En application de l'État de droit, il importe de préserver cette indépendance : celle-ci garantit le respect du droit du travail dans notre pays, tous les jours de l'année, dans l'ensemble des secteurs d'activité.

Notre objectif est donc d'apporter une réponse durable et solide à la problématique que vous soulevez. Il ne s'agit ni d'une capitulation ni d'un renoncement : nous changeons non pas d'ambition, mais seulement de méthode.

Dans notre pays, le dialogue social permet d'aboutir à des réformes durables, acceptées de tous et robustes. C'est ce que nous avons obtenu des partenaires sociaux sur le projet de loi portant transposition de l'avenant n° 3 du 25 février 2026 au protocole d'accord du 10 novembre 2023 relatif à l'assurance chômage, qui a été voté au Sénat le 1^{er} avril et qui sera examiné demain à l'Assemblée nationale.

Je travaille très activement pour trouver des solutions solides avec les partenaires sociaux et les organisations professionnelles concernées, afin d'offrir sécurité et sérénité aux artisans boulangers et aux fleuristes dès le 1^{er} mai 2026. *(Applaudissements sur des travées du groupe RDPI.)*

SITUATION EN IRAN

M. le président. La parole est à Mme Sophie Briante Guillemont, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.)*

Mme Sophie Briante Guillemont. Ma question s'adresse au ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

Monsieur le ministre, il y a exactement une semaine, nous apprenions que les États-Unis, juste après avoir promis de « déchaîner les enfers » sur l'Iran, admettaient le principe d'un cessez-le-feu.

Deux jours plus tard, des négociations directes débutaient à Islamabad. Mais après quarante-huit heures, il était donné acte de l'impossibilité de parvenir à un accord et, dès le lendemain, Donald Trump annonçait un blocus du détroit d'Ormuz, déjà bloqué par l'Iran – une sorte de blocus du blocus...

En une semaine, nous sommes passés de l'espoir de la fin de la guerre à la plus grande confusion.

Dans ce contexte, le prix du baril oscille à la moindre nouvelle déclaration. L'incertitude pèse lourdement sur les marchés et, *in fine*, sur le pouvoir d'achat des habitants du monde entier.

Le directeur de l'Agence internationale de l'énergie a même déclaré que « la crise [énergétique] actuelle est plus grave que celles de 1973, 1979 et 2022 réunies ». Après un mois de

blocage du détroit d'Ormuz, où transite non seulement le pétrole, mais aussi l'engrais, le spectre d'une crise alimentaire plane désormais sur le continent africain.

Si cette crise nous rappelle une chose, c'est à quel point tout, absolument tout est lié : une artère est touchée et c'est l'ensemble des chaînes d'approvisionnement mondiales qui dysfonctionnent.

Surtout, la guerre au Moyen-Orient a d'ores et déjà fait des milliers de victimes dans la région, en particulier en Iran et au Liban, ainsi qu'en Irak, en Israël et aux Émirats arabes unis. Pour un très grand nombre d'entre elles, il s'agit de civils pris au piège d'une escalade qui les frappe de plein fouet. Les 400 000 Français résidant dans la zone traversent également des moments d'intense incertitude.

Au milieu de ce qui commence à ressembler à un chaos généralisé, la voix de la France compte. Elle dérange même, si l'on en croit les dernières déclarations de l'ambassadeur d'Israël aux États-Unis. Dans ces conditions, quels sont nos moyens d'action pour œuvrer en faveur de la désescalade ?

Mon groupe l'a affirmé dans cet hémicycle à de nombreuses reprises : la seule ligne que la France peut et doit défendre est celle de la diplomatie et du droit international.

Monsieur le ministre, le Président de la République a annoncé lundi une mission multinationale pacifique pour restaurer la liberté de navigation. Quels pays y participeront, avec quel objectif et selon quel calendrier ?

En découle une question subsidiaire, mais non moins importante : où est l'Europe ? *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE, ainsi que sur des travées du groupe GEST.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité.

M. Nicolas Forissier, ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du commerce extérieur et de l'attractivité. Madame la sénatrice, votre question en contient plusieurs autres. Elle a le mérite de souligner la dimension globale de cette crise et de rappeler toutes ses conséquences, y compris sur l'énergie, sur les chaînes d'approvisionnement, notamment en engrais, et donc sur l'alimentation.

Sur le plan diplomatique, permettez-moi de vous répondre en lieu et place de Jean-Noël Barrot, absent aujourd'hui.

Notre priorité est la mise en œuvre, le respect et la consolidation rapide de l'accord de cessez-le-feu qui a été conclu. Bien que celui-ci ait été interrompu, les négociations entre les États-Unis et l'Iran se poursuivent.

Nous faisons tout notre possible, y compris en engageant des échanges directs entre le Président de la République et les chefs d'État concernés, pour parvenir à un règlement politique du conflit. C'est la seule voie possible pour trouver une solution durable.

Pour ce faire, nous devons nous conformer à certaines exigences. Pour parvenir à un règlement pacifique, une réponse durable doit être apportée à l'ensemble des composantes de la menace iranienne : je pense aussi bien aux activités nucléaires et balistiques de ce pays qu'à ses actions

déstabilisatrices dans la région. À cet égard, une question très importante se pose : celle du Liban. Nous devons intégrer ce pays dans un accord de cessez-le-feu plus global.

La France, de ce point de vue, a fermement condamné les frappes israéliennes massives sur le Liban, qui fragilisent le cessez-le-feu temporaire, alors même que nous appelons l'Iran à cesser sa stratégie de déstabilisation, qui passe par le soutien au Hezbollah. Nous appelons aussi à la poursuite des discussions engagées entre le chef d'État libanais et les autorités israéliennes.

Enfin, la question du détroit d'Ormuz est extrêmement importante. Une visioconférence sera organisée ce vendredi par le Président de la République et le Premier ministre du Royaume-Uni, Keir Starmer. Elle réunira de nombreux participants, dont je ne connais pas la liste actuellement : je pourrai vous la faire parvenir ultérieurement.

L'objectif est d'inciter l'ensemble des pays d'Europe, au-delà de l'Union européenne, à se mobiliser en faveur d'une solution, y compris, s'il le faut, en protégeant militairement le détroit d'Ormuz – ce point est en cours de discussion.

Cet enjeu stratégique est déterminant pour l'avenir du monde et la paix, mais aussi pour le règlement durable du conflit entre, d'une part, les États-Unis et Israël et, d'autre part, l'Iran.

M. le président. Il faut conclure !

M. Nicolas Forissier, *ministre délégué*. Sachez que nous restons totalement mobilisés. (*Applaudissements sur des travées du groupe RDPI.*)

PRESSE LOCALE

M. le président. La parole est à M. Christian Redon-Sarrazy, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. Christian Redon-Sarrazy. Ma question s'adresse à Mme la ministre de la culture.

Madame la ministre, 152 suppressions de postes viennent d'être annoncées au sein du groupe Centre France. Les groupes Ouest-France et Est Bourgogne Rhône-Alpes (Ebra), pour ne citer que ces deux exemples, préparent aussi ce qu'ils appellent pudiquement des plans de transformation.

Dans mon seul département de la Haute-Vienne, treize suppressions sont prévues, dont sept à la rédaction, avec pour conséquence la fermeture des deux dernières agences locales.

Plus au sud, c'est un maire fraîchement élu qui supprime tout partenariat avec la *Dépêche du Midi*, ainsi que les accréditations des journalistes pour couvrir les événements culturels de sa propre ville. Nos territoires, déjà gangrenés par le populisme, sont en passe de devenir des déserts médiatiques, où les réseaux sociaux représenteront l'unique source d'information, avec toute la dépendance et le recul des comportements civiques que cela implique.

Par nature géographiquement et socialement proches des habitants, les médias locaux facilitent l'accès à l'information et au débat sur des politiques qui concernent directement le quotidien de nos concitoyens.

Une démocratie ne peut survivre sans médias de proximité, pluriels et indépendants. Là où ils disparaissent, la participation électorale, la confiance et l'engagement citoyen s'effondrent.

Madame la ministre, il y a urgence ! Que comptez-vous faire pour garantir à tous nos concitoyens le droit à une information locale, fiable et indépendante ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER, ainsi que sur des travées du groupe GEST.*)

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

Mme Catherine Pégard, *ministre de la culture*. Monsieur le sénateur, pour commencer, je veux exprimer ma pensée pour les premiers à être touchés par les difficultés qui, aujourd'hui, frappent la presse quotidienne régionale.

Vous l'avez dit : nous devons être conscients de la situation dégradée de la presse régionale et locale. Le Gouvernement y est particulièrement attentif et les annonces du groupe Centre France sont en effet un signal d'alarme.

Le sujet ne suscite pas seulement des inquiétudes à l'échelon local. Il soulève en réalité la question de la vitalité de notre démocratie. Répétons-le : rien n'est plus à craindre que ce que l'on appelle les déserts informationnels, qui nourrissent un sentiment d'isolement et privent les Français d'une information de proximité fiable qu'ils ne trouvent nulle part ailleurs.

Le fait est que la presse quotidienne régionale est fragilisée dans son modèle économique, notamment par la baisse constante des recettes publicitaires, combinée au désintérêt grandissant de son lectorat, notamment des jeunes, ces derniers s'informant de plus en plus seulement sur les réseaux sociaux.

Je souhaite promouvoir des avancées concrètes le plus rapidement possible. Ainsi, les discussions sur un contrat de modernisation de la distribution, engagées depuis deux ans, sont en train d'aboutir. Elles permettront de débloquer une aide financière de l'État à la modernisation de l'outil de production.

Le Gouvernement soutient aussi la proposition de loi visant à renforcer l'effectivité des droits voisins des éditeurs et des agences de presse du député Erwan Balanant : son objectif est de permettre une meilleure rémunération des producteurs de contenus par les plateformes. Je souhaite que le Sénat se saisisse rapidement de ce texte.

Je reste aussi très vigilante quant à l'évolution des tarifs postaux de la presse. Les travaux ont été engagés pour les années à venir et des concertations seront engagées prochainement.

Au-delà de ces éléments, nous devons réfléchir à de nouvelles pistes pour accompagner la transformation structurelle du secteur. Le modèle de la presse régionale est encore très lié au papier, dont les volumes ne cessent de décroître. L'un des chantiers prioritaires est d'accompagner sa transition numérique comme ses relations avec les plateformes. Soyez certains que j'y travaille, en concertation avec toutes les parties prenantes. (*Applaudissements sur des travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Redon-Sarrazy, pour la réplique.

M. Christian Redon-Sarrazy. Madame la ministre, il est en effet urgent d'agir !

Dans un marché cannibalisé par les Gafam (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft), nous avons besoin d'accords contraignants avec les géants du numérique pour financer l'information de proximité.

Nous devons aussi réviser les critères d'aides à la presse pour mieux soutenir les titres ancrés dans les territoires.

Voilà deux mesures concrètes : madame la ministre, entendez-vous les mettre en œuvre pour éviter à nos territoires de basculer vers des déserts informationnels ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER, ainsi que sur des travées du groupe GEST. – M. Fabien Gay applaudit également.*)

ACCÈS AU SERVICE PUBLIC
ET FRACTURE NUMÉRIQUE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Claude Varailles, pour le groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K.*)

Mme Marie-Claude Varailles. Monsieur le ministre, le rapport annuel d'activité 2025 de la Défenseure des droits est sans appel : l'accès au service public est mis à mal dans notre pays. Y sont recensées 165 000 réclamations en 2025, soit une augmentation de 17 % en un an et de 70 % depuis 2020.

Ce rapport met en cause la dématérialisation galopante des services publics, qui éloigne de plus en plus les personnes de leurs droits.

Les chiffres sont plus qu'alarmants, rendez-vous compte : moins d'un usager sur deux parvient à effectuer seul ses démarches administratives en ligne...

Les conséquences sont bien graves pour les personnes déjà fragilisées, qui subissent en conséquence des retards de soins ou le non-versement de droits comme le RSA, la prime d'activité, l'assurance chômage, le minimum vieillesse – et je ne parle même pas de la protection de l'enfance !

Dans les territoires ruraux, où la dépendance à la voiture est aggravée par l'augmentation du prix des carburants, les obstacles s'accroissent : disparition des services publics de proximité, diminution du nombre de conseillers numériques dans les maisons France Services, fermeture des guichets, y compris dans les gares...

Cette fracture est particulièrement dramatique en matière de droit des étrangers. Les dysfonctionnements de la plateforme de l'Administration numérique pour les étrangers en France (Anef) plongent des milliers de personnes, en particulier des étudiants, dans des situations absurdes et injustes : en raison du non-renouvellement de leur titre de séjour, elles risquent de perdre leur emploi, voire de basculer dans l'irrégularité, alors même que les démarches ont été effectuées dans les délais.

L'isolement et l'éloignement aggravent la situation des plus précaires et nourrissent ce sentiment d'abandon, ferment de la montée de l'extrême droite.

Dès lors, monsieur le ministre, quelles suites entendez-vous donner à ce rapport pour garantir enfin à nos concitoyennes et concitoyens un accès fiable, humain et continu à leurs droits ? (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

Mme Cathy Apourceau-Poly. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics.

M. David Amiel, ministre de l'action et des comptes publics. Madame la sénatrice, vous rappelez à raison les constats émis dans son rapport par la Défenseure des droits ainsi que les

conséquences dramatiques que le manque d'accès au service public peut entraîner chez nos concitoyens les plus vulnérables : ces parcours qui n'en finissent pas leur donnent le sentiment d'être ballottés d'un interlocuteur à l'autre et se concluent souvent par la tragédie du non-recours.

Le Gouvernement n'a pas attendu ce rapport pour agir. Deux priorités ont été fixées.

La première est la proximité. Si la dématérialisation des démarches peut simplifier la vie d'une partie de nos compatriotes, elle la rend, pour d'autres, plus difficile. Outre les plus vulnérables, je pense aux Français habitués à effectuer leurs démarches en ligne qui, confrontés à une situation complexe n'entrant pas dans les cases, ont besoin d'un accompagnement humain.

Ce dernier doit reposer sur une présence physique. C'est l'objectif du réseau des maisons France Services, qui seront plus de 3 000 en 2027. Chaque mois, 1 million de démarches sont d'ores et déjà effectuées par les conseillers, avec un taux de satisfaction de 98 %.

Nous continuerons donc à renforcer le maillage des maisons France Services. Ce réseau garantit la présence des services publics sur l'ensemble du territoire et permet d'accompagner, notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les usagers qui peinent à accéder à leurs droits.

La seconde priorité est l'accès par téléphone. S'il en est très peu question dans le débat public, le téléphone reste le premier mode d'accès au service public pour beaucoup de Français. Entre 2023 et 2025, nous avons augmenté de quatre points le taux de décroché au téléphone des grands réseaux de services publics et nous visons une hausse de quatre points supplémentaires cette année. Je salue en particulier les progrès réalisés par l'assurance maladie et par la direction générale des finances publiques.

Par ailleurs, des actions ciblées sont menées. Vous avez évoqué, concernant les droits des étrangers, la nécessité de désengorger les préfetures et d'accélérer les délais de traitement.

M. le président. Il faut conclure !

M. David Amiel, ministre. À la demande du Premier ministre, nous déployons actuellement un plan d'action en la matière avec le ministre de l'intérieur.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Claude Varailles, pour la réplique.

Mme Marie-Claude Varailles. Monsieur le ministre, 10 millions de nos concitoyens vivent en dessous du seuil de pauvreté. Il est clair que le tout-numérique renforce les inégalités existantes.

L'achat d'un billet de train, la prise de rendez-vous chez un médecin ou le dépôt d'une demande de logement passent obligatoirement par le net. L'illectronisme est une réalité dans notre pays ; or l'État se défait sur les associations et les mairies pour le prendre en charge. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

PRIX DES CARBURANTS

M. le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Sophie Primas. Madame la ministre, hier, la presse a annoncé votre intention d'encadrer les marges des distributeurs de carburant. D'ailleurs, vous avez pour cela préféré un décret au dialogue, sans concertation préalable avec les acteurs concernés, qui étaient un peu énervés hier...

Cette méthode nous interroge, madame la ministre, mais nous nous posons surtout des questions sur le fond de cette annonce. Les ordres de grandeur sont connus : 55 % du prix à la pompe relève de la fiscalité, 25 % du coût du pétrole lui-même et 20 % de l'ensemble des activités de transport, de stockage, de raffinage et de distribution.

C'est donc sur la composante la plus faible de ce prix que porte votre annonce.

Dans le détail, la fiscalité demeure inchangée, l'état de nos comptes publics et de notre dette ne permettant pas la souplesse de l'Allemagne. Le prix du pétrole échappe à toute maîtrise nationale. Par nature, les coûts de transport ne peuvent baisser et un encadrement du raffinage provoquerait un risque immédiat de détournement des flux de carburant hors de la France.

Quant aux marges de la distribution, elles sont réduites à 1 ou à 2 centimes par litre, contre 3 à 4 centimes avant la crise – M. le ministre Papin pourra sans doute le confirmer...

Autrement dit, le levier que vous actionnez semble marginal, déjà contraint et probablement sans effet.

Dans ces conditions, nous nous interrogeons : quelque chose a dû nous échapper ! Quel impact concret attendez-vous de cette mesure pour les consommateurs et sur quelle base économique repose-t-elle ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.* – M. Franck Menonville applaudit également.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de l'énergie, porte-parole du Gouvernement.

Mme Maud Bregeon, ministre déléguée auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement, et ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique, chargée de l'énergie. Madame la sénatrice, chère Sophie Primas, vous parlez d'une annonce que nous n'avons pas faite.

Nous avons lancé de nombreux travaux. Il relève du rôle du Gouvernement de prévoir l'ensemble des scénarios, dans une situation extrêmement volatile, où l'évolution des prix dépend des décisions prises au Moyen-Orient ou aux États-Unis.

Dans ce contexte, nous avons un objectif : nous assurer que les baisses seront répercutées aussi vite que l'ont été les hausses.

Nous travaillons donc avec les distributeurs. Si des abus étaient constatés, nous pourrions contrôler les marges afin d'éviter toute augmentation à un niveau supérieur à celui qui était observé avant la crise.

Actuellement, nous n'observons pas de hausse indue des marges. Le travail est en cours. Aucune décision n'a été prise dans le sens de ce décret, qui n'a été validé ni par le Premier ministre ni par moi-même.

En revanche, dès les premiers jours qui ont suivi le déclenchement de la crise, le Gouvernement a soutenu les filières les plus exposées – les agriculteurs, les pêcheurs et les transpor-

teurs. Nous adapterons l'ensemble de ces dispositifs, car il s'agit de préserver les emplois et les salaires des Français. (*M. François Patriat applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour la réplique.

Mme Sophie Primas. Madame la ministre, j'entends votre réponse. Mais si aucune annonce n'a été faite, il est bien question d'un décret. Je ne comprends pas où nous en sommes...

Pour le groupe Les Républicains, la situation appelle des choix clairs et courageux. Vous vous êtes engagée sur certaines mesures ; désormais, vous devez dire la vérité aux Français.

Il faut aussi, à court terme, cibler les dispositifs de soutien vers les travailleurs et notre économie et travailler avec les distributeurs, car nous comprenons qu'ils aient d'autres pistes de réflexion. Enfin, à long terme, nous devons répondre à la question de la dépendance énergétique.

À ce titre, le groupe Les Républicains se réjouit, après tant d'années de combat, de la volte-face récente au profit du nucléaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

FILIÈRE MUSICALE ET TARIFICATION DYNAMIQUE

M. le président. La parole est à Mme Karine Daniel, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

Mme Karine Daniel. Madame la ministre, Céline Dion va donner seize concerts à Paris. (*Sourires.*)

Au total, 9 millions de fans ont cherché à obtenir des places. En vertu du système de tarification dynamique, le prix varie en temps réel selon la demande. Ainsi, beaucoup sont déçus – j'en vois parmi vous ! (*Mêmes mouvements.*) –, tandis que d'autres ont payé des billets trois fois le prix affiché, « qu'importe la place, qu'importe l'endroit ! » (*Sourires et applaudissements.*) J'ai même vu, hier, des places à 12 875 euros !

Madame la ministre, pouvez-vous nous assurer que les règles de tarification dynamique sont respectées et que cet élan d'amour pour Céline Dion ne se terminera pas, pour beaucoup, à la répression des fraudes ?

Par ailleurs, ces seize concerts vont générer 130 millions d'euros de billetterie, soit 4,5 millions d'euros de recettes de taxe. Le Centre national de la musique (CNM) projette une perception de taxes de plus de 75 millions d'euros cette année.

Ces recettes sont plafonnées à 58 millions d'euros et l'aide à reverser aux producteurs est exigible, même si le plafond est explosé. Ainsi, environ 17 millions d'euros seront prélevés par Bercy et le droit de tirage d'environ 10 millions d'euros, à verser par le CNM, amputera les aides aux festivals, à l'urgence.

Ce système est absurde. Remercions Céline Dion de nous donner l'occasion de le souligner. Sans réforme, ses seize concerts affaibliront l'aide à la création ; or ce n'est pas sa responsabilité, c'est bien celle de votre gouvernement.

Madame la ministre, entendez-vous réformer ce système et dé plafonner les recettes de taxes? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER, ainsi que sur des travées des groupes CRCE-K et GEST.*)

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

Mme Catherine Pégard, ministre de la culture. Madame la sénatrice, je vous remercie pour votre question : je connais votre engagement dans le domaine de la musique.

Vous avez évoqué Céline Dion. C'est d'abord un motif de fierté pour la France que cette artiste reprenne sa carrière à Paris et qu'elle suscite une telle passion.

Vous faites allusion au modèle économique du Centre national de la musique. Cette institution est en effet le bras armé du déploiement des politiques publiques de soutien à la filière musicale. Il est essentiel, bien sûr, d'en assurer la pérennité.

Vous le savez, un rééquilibrage aura lieu cette année entre les ressources budgétaires et fiscales du CNM. Celui-ci est financé par l'État et les organismes de gestion collective, ainsi que par deux taxes affectées : la taxe sur la billetterie et la taxe sur le *streaming*. Celles-ci devraient rapporter 79 millions d'euros de recettes à l'établissement en 2026, grâce à un relèvement de plafond de 8 millions d'euros inscrit dans la loi de finances pour 2026, auxquels s'ajoutent 22 millions d'euros de subventions.

Les moyens alloués à cet établissement au service des politiques publiques de la musique franchissent donc cette année un seuil de 100 millions d'euros. Ils suivent une trajectoire largement haussière depuis la création du CNM, en dehors de la crise sanitaire.

Compte tenu du dynamisme de ce secteur, dont nous nous réjouissons, le rendement prévisionnel des taxes inscrit en loi de finances pour 2026 pourrait en effet être dépassé. Dans la mesure où le modèle économique du CNM est fondé sur une redistribution automatique de 60 % des recettes de la taxe sur la billetterie aux acteurs redevables – ce sont les droits de tirage –, ce dépassement a également un impact sur les dépenses de l'établissement, tout en demeurant largement soutenable.

Néanmoins, nous devons travailler à un meilleur usage de ces deux recettes indispensables. Je m'y emploierai. (*Applaudissements sur des travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à Mme Karine Daniel, pour la réplique.

Mme Karine Daniel. Madame la ministre, j'entends surtout, dans votre réponse, le refrain « on ne change pas ». (*Sourires.*) Mais ce n'est pas ce titre qu'attendent les acteurs réunis aujourd'hui à l'ouverture du Printemps de Bourges, qui lance la saison des festivals, alors qu'un festival sur deux est déficitaire – même ceux qui font le plein – et que les salles de spectacle ferment.

Votre mobilisation est nécessaire. Il nous faut soutenir les artistes émergents. Disons plutôt aux acteurs : « rendez-vous dans un autre monde ». Tel est le défi que vous devez relever. Si vous souhaitez engager une réforme, nous nous tiendrons à vos côtés. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER. – Mme Cécile Cukierman applaudit également.*)

PROPOSITION DE LOI

« 1^{er} MAI » (II)

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Puissat, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Frédérique Puissat. Monsieur le ministre, permettez-moi de reprendre les mots du Premier ministre, qui citait Michel Debré dans son discours de politique générale : « La légitimité démocratique, c'est une démocratie où le Parlement a un rôle politique. »

Le Sénat respecte ses prérogatives. Il débat avec sérieux, dans le calme, toujours avec la volonté d'aboutir et dans le respect de toutes les parties – nos collègues députés, le Gouvernement et les partenaires sociaux.

Pour autant, monsieur le ministre, sur le projet de loi de finances 2026, vous n'avez qu'assez peu écouté le Sénat. De même, lorsque vous retardez le vote solennel sur le projet de loi de simplification de la vie économique et que vous refusez aujourd'hui de convoquer la commission mixte paritaire sur la proposition de loi visant à permettre aux salariés de certains établissements et services de travailler le 1^{er} mai, le Premier ministre ne fait pas honneur à la formule du père de notre Constitution ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Le texte relatif au travail le 1^{er} mai a été voté au Sénat le 3 juillet 2025. Dans les débats qui ont précédé le vote, la ministre Catherine Vautrin s'était prononcée : « Nous avons clairement dit que la loi devait évoluer. »

Alors que vous êtes aujourd'hui ministre d'un gouvernement dont fait partie la ministre Vautrin et que dirigeait le Premier ministre en 2025, nous constatons un changement de cap, une reculade.

Ma question est donc claire : est-il toujours vrai que « le Gouvernement détermine et conduit la politique de la Nation » et qu'il est « responsable devant le Parlement » ? À moins que ce ne soient certains groupes minoritaires à l'Assemblée qui tiennent le stylo ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Guislain Cambier applaudit également.*)

M. Jean-François Husson. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et des solidarités.

M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités. Madame la sénatrice, permettez-moi de concentrer ma réponse sur le 1^{er} mai. Je l'espère, la volonté commune que nous partageons ne consiste pas à revenir sur les acquis sociaux liés à cette journée, qui reste le seul jour férié, chômé et rémunéré inscrit dans notre code du travail ainsi que dans les traditions et dans l'histoire sociale de notre pays. Nous touchons à quelque chose d'important et il faut le faire avec méthode.

Ce que nous voulons faire ensemble, c'est sécuriser les artisans boulangers et les fleuristes, qui, traditionnellement, ont toujours travaillé le 1^{er} mai.

M. Jean-François Husson, rapporteur général. Il est où Gabriel Attal ? (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Farandou, ministre. L'incertitude juridique fait peser sur ces artisans et leurs salariés un doute que nous devons lever. Tel est l'objectif que le Sénat, l'Assemblée

nationale et le Gouvernement ont en commun : apporter une réponse juridique solide pour que ces artisans et leurs salariés puissent travailler.

Des inquiétudes légitimes se sont exprimées, un peu de tous bords. Le monde social a cru comprendre que nous souhaitons élargir exagérément le nombre d'activités autorisées ; je pense que ses représentants se sont trompés, mais nous avons entendu leur point de vue.

Par ailleurs, bien évidemment, les commerçants – je m'entretenais encore ce matin avec les fédérations des boulangers et des fleuristes – se demandent ce qui va se passer les 1^{er} mai 2026 et 2027.

Je vous rassure, nous souhaitons apporter une réponse concrète, rapide et solide à ce besoin de sécurité juridique, mais nous entendons y parvenir par le dialogue social, ainsi que je l'indiquais lors de ma réponse à la première question sur ce sujet.

On le voit bien : si l'on ne prend pas la précaution de passer suffisamment par le dialogue social, des blocages, des malentendus et des quiproquos s'installent. Il n'est pas bon de vouloir faire passer en force des réformes sociales qui modifient le code du travail et touchent à un symbole aussi puissant que le 1^{er} mai.

J'ai donc fait mon travail de ministre du travail : j'ai vu les gens. J'ai rencontré les organisations syndicales lundi, les organisations patronales hier et, aujourd'hui, de nouveau les fédérations des professions les plus directement concernées, les boulangers et les fleuristes, que je recevrai encore demain.

M. le président. Il faut conclure !

M. Jean-Pierre Farandou, ministre. Madame la sénatrice, ce que je vous garantis, c'est que nous nous mettons en position de consolider le processus par lequel nous apporterons, comme nous le souhaitons ensemble, une réponse juridique solide pour 2027 et pour sécuriser le 1^{er} mai 2026.

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Puissat, pour la réplique.

Mme Frédérique Puissat. Je concentrerai ma réplique sur le 1^{er} mai.

Le Sénat a travaillé avec sérieux, sous l'égide du président Mouiller. Monsieur le Premier ministre, contrairement à ce que vous énonciez, nous avons limité à quatre le nombre de catégories de professionnels qui pouvaient travailler le 1^{er} mai, et non pas à dix ou à vingt.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Dont les industriels !

Mme Frédérique Puissat. Nous avons rencontré les partenaires sociaux. Olivier Henno, rapporteur de la commission des affaires sociales sur cette proposition de loi, les a également rencontrés. Nous n'avons pas fait n'importe quoi. Vous aviez neuf mois pour rencontrer les partenaires sociaux et, au dernier moment, vous reculez !

Monsieur le Premier ministre, voilà neuf mois, vous considériez que ce texte était utile ; nous considérons encore qu'il l'est pour les communes, notamment les communes touristiques, et pour tous ceux qui veulent ou qui ont besoin de travailler le 1^{er} mai. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*)

M. Francis Szpiner. Très bien !

DEVENIR DU PROJET DE LIGNE
À GRANDE VITESSE
BORDEAUX-TOULOUSE-DAX

M. le président. La parole est à M. Pierre-Antoine Levi, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

M. Pierre-Antoine Levi. Ma question, qui porte sur la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax, s'adresse à M. le ministre des transports. J'y associe mon collègue François Bonhomme, ainsi que les sénateurs des territoires concernés.

Monsieur le ministre, vous avez reçu le 3 avril dernier le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Son contenu, désormais public, fait état de coûts en hausse de 20 % et d'une livraison repoussée à 2035. Il contient également cette conclusion sans ambiguïté : « la participation de l'État sera difficilement mobilisable à la hauteur et dans le cadre auxquels il s'était pourtant engagé ».

Appelons les choses par leur nom : c'est une remise en cause de la parole de l'État. Les collectivités du Sud-Ouest ont cofinancé la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux en contrepartie d'un engagement contractualisé en février 2022, selon lequel les dépenses étaient ainsi réparties : 40 % pour l'État, 40 % pour les collectivités, 20 % pour l'Europe. Ce n'était pas une déclaration d'intention, c'était un contrat signé devant la République.

Aujourd'hui, la Société du grand projet du Sud-Ouest (SGPSO) a dû emprunter 50 millions d'euros auprès de la Banque des territoires, son endettement ayant été rendu nécessaire par le retard pris par l'État pour verser sa part.

Monsieur le ministre, dans votre projet de loi-cadre relatif au développement des transports que le Sénat examinera tout à l'heure, vous affirmez que les investissements devront reposer sur des financements clairs et sincères. C'est précisément ce que réclame le Sud-Ouest : des engagements tenus, pas des annonces.

Toulouse reste la seule grande métropole française sans ligne à grande vitesse, à plus de quatre heures trente de Paris. Après quarante ans d'attente, il s'agit d'un enjeu national de désenclavement et d'équité territoriale.

Monsieur le ministre, l'État va-t-il respecter sa signature, garantir sa part de financement et confirmer une mise en service de la LGV à l'horizon de 2032 ? Le Sud-Ouest ne demande pas une faveur, il demande que la parole de l'État soit tenue. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Monsieur le sénateur Levi, comme je l'ai dit à Mme la sénatrice de Marco, le COI joue un rôle d'orientation et de conseil, mais ne se substitue pas aux décisions politiques. D'ailleurs, son rapport n'a pas encore été officiellement remis au Gouvernement ; il serait donc prématuré d'en tirer des conclusions définitives.

Vous savez combien je vous apprécie, monsieur le sénateur (*Exclamations amusées sur des travées des groupes UC et Les Républicains.*), mais je ne peux vous laisser dire que la parole de l'État est remise en cause. J'en veux pour preuve la parole du Premier ministre, qui a récemment réaffirmé son soutien au projet.

Surtout, plus que des paroles, des actes concrets montrent que le projet avance. Des travaux sont déjà lancés, une société dédiée a été créée par le Parlement, des autorisations environnementales ont été délivrées. Des aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse sont en cours, financés notamment à hauteur de plus de 180 millions d'euros par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) en 2026. Bref, le chantier avance.

Quant aux financements, ainsi que je l'indiquais à Mme de Marco, des pistes sont activement à l'étude et des réunions régulières sont tenues avec l'ensemble des cofinanceurs.

Le projet n'est pas porté par l'État seul : les collectivités territoriales, l'Union européenne et les opérateurs y contribuent. À ce titre, le coordinateur européen a rappelé à plusieurs reprises que la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est une priorité du réseau ferroviaire européen.

Enfin, monsieur le sénateur, vous avez raison de rappeler que les financements doivent être structurés dans la durée. Cela tombe bien, c'est précisément l'objet de l'article 1^{er} de l'excellent projet de loi-cadre relatif au développement des transports, que nous examinerons tout à l'heure. Si vous me permettez de le dire, ce texte illustre concrètement les propos de M. le Premier ministre, qui soulignait plus tôt que des projets de loi de qualité sont étudiés en ce moment par les deux assemblées.

Ce texte actera, je l'espère, le principe de la programmation pluriannuelle des investissements de transport, qui donnera vraiment à notre pays la visibilité et la soutenabilité financière que nos infrastructures de transport méritent. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre-Antoine Levi, pour la réplique.

M. Pierre-Antoine Levi. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Vous savez également combien je vous apprécie (*Sourires.*), à l'instar de nombreux sénateurs. C'est pourquoi nous comptons tous sur vous pour faire en sorte que la parole de l'État soit tenue.

M. Philippe Tabarot, ministre. Vous le pouvez !

M. Pierre-Antoine Levi. Cela fait plus de quarante ans que nous attendons cette ligne à grande vitesse. Deux gares nouvelles doivent être construites, à Montauban et à Agen. Aujourd'hui, il est absolument inadmissible que Toulouse ou Montauban soient à plus de quatre heures de train de Paris.

Nous comptons donc sur vous pour arriver rapidement à faire en sorte qu'en 2032 nous puissions tous prendre le train à grande et non à petite vitesse. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC, ainsi que sur des travées du groupe INDEP.*)

MONTÉE DE LA VIOLENCE À L'ÉCOLE

M. le président. La parole est à M. Max Brisson, pour le groupe Les Républicains.

M. Max Brisson. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, vendredi 10 avril dernier, au lycée Jules-Guesde de Montpellier, un professeur ordonne à des élèves d'évacuer le couloir : refus de ces derniers. Il leur demande alors de donner leur nom : nouveau refus. Il tente de les identifier en les photographiant : refus encore et les élèves concernés cherchent à lui arracher son téléphone. Acculé, sur la défensive, le professeur assène une giflle : il est roué de coups.

Depuis, le rectorat a pris une mesure conservatoire à l'encontre des élèves et du professeur. Une simple enquête administrative a été diligentée – une simple enquête administrative ! Ma question, monsieur le ministre, est la suivante : cette réaction vous semble-t-elle suffisante ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Edouard Geffray, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le sénateur Brisson, en effet, vendredi 10 avril dernier, au lycée Jules-Guesde de Montpellier a eu lieu une altercation violente et inadmissible, qui n'a pas sa place dans un établissement.

Un certain nombre de vidéos ont circulé, les unes plus tronquées que les autres. Elles montrent un échange de coups dans un contexte manifestement tendu entre un professeur et des élèves.

Premièrement, à la suite de ces événements, une enquête administrative a été diligentée pour établir la réalité des faits et ne pas s'en tenir à ce que des extraits de vidéos, instrumentalisés par les uns ou par les autres, pourraient suggérer. Elle devra donc permettre d'identifier les faits.

Deuxièmement, les élèves ont été écartés de l'établissement en question. Ils sont dans l'attente d'un conseil de discipline qui, peut-être – je ne veux pas préempter sa décision –, conduira à leur exclusion définitive.

Troisièmement, l'intéressé va bénéficier de la protection fonctionnelle pour porter plainte, car on ne touche pas un professeur en République. Autant il faut déterminer les faits pour savoir qui a fait quoi et prendre les mesures nécessaires, autant on ne touche pas à un professeur en République. Il bénéficie donc évidemment de la protection fonctionnelle et sera accompagné dans la plainte qu'il déposera.

Ce fait est malheureusement révélateur d'une augmentation du nombre des violences. Le nombre de faits établis a doublé en deux ans. Cela signifie non seulement que l'on signale davantage et que le « pas de vagues » reflue, mais aussi que nous sommes confrontés collectivement à une hausse régulière des violences, notamment contre les personnels.

Sur ce point, la règle est claire : à partir du moment où un personnel est touché verbalement ou physiquement, le passage en conseil de discipline est obligatoire. Dans la majorité des cas, 79 % en l'occurrence, l'exclusion définitive est prononcée. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. le président. La parole est à M. Max Brisson, pour la réplique.

M. Max Brisson. Monsieur le ministre, il y a un contexte. En Europe, la France est le pays où les actes de violence à l'école progressent le plus. Parmi les pays de l'OCDE, seuls l'Argentine, le Brésil et le Mexique font pire. Qui aurait pu imaginer que la France figurerait dans une telle liste ?

Aujourd'hui, les agressions se multiplient, les professeurs se découragent, les personnels perdent leurs nerfs, les chefs d'établissement s'épuisent. Devons-nous nous résigner ? Je ne le crois pas.

Quand redonnerez-vous aux conseils de discipline, aux chefs d'établissement et aux professeurs leurs pouvoirs de sanction, largement gommés au cours de ces dernières

années ? Quand leur accorderez-vous le statut de dépositaire de l'autorité publique ? Quand systématiserez-vous les dépôts de plainte contre les agresseurs ?

Monsieur le ministre, n'estimez-vous pas qu'après le temps de l'excuse juvénile et du « il est interdit d'interdire » est venu le temps de donner aux élèves des repères, des limites, des interdits et, s'ils les franchissent, de véritables sanctions ?

Pour que l'école redevienne l'école, monsieur le ministre, devenez le ministre d'une ferme reprise en main, le ministre du retour à l'ordre républicain. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

FIN DES PARCOURS
EMPLOI COMPÉTENCES
À LA RÉUNION

M. le président. La parole est à Mme Audrey Bélim, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

Mme Audrey Bélim. Monsieur le ministre du travail et des solidarités, vos décisions ne sont pas que des lignes budgétaires : à La Réunion, ce sont des vies que l'on fragilise.

L'Insee le confirme, la suppression de 1 100 parcours emploi compétences (PEC) en 2025 fait déjà reculer l'emploi public. Vous persistez : le nombre de contrats aidés baissera de 68 % en 2026, dans des territoires où le chômage reste à 16 %, soit deux fois la moyenne nationale. C'est une faute.

Oui, les PEC sont des contrats précaires, mais à La Réunion, le secteur marchand ne peut pas tout absorber. Les PEC sont trop souvent le seul premier pas vers l'emploi. Les supprimer, c'est fermer la porte à toute une génération. C'est aussi mettre nos communes à genoux. Demain, qui sera dans nos écoles ? qui accompagnera nos enfants ?

À Saint-Denis, nous avons choisi de placer un agent territorial spécialisé des écoles maternelles (Atsem) par classe : comme nos enfants ont moins d'opportunités qu'ailleurs, ils ont besoin de plus de présence, de plus d'accompagnement, de plus de République. Avec vos coupes budgétaires, cela ne sera plus possible.

Qui entretiendra nos espaces publics, dans des territoires parmi les plus verts de France ? Qui accompagnera nos aînés, alors que le secteur médico-social est en pleine explosion ? Derrière chaque PEC, monsieur le ministre, il y a un service public qui tient.

Comme si cela ne suffisait pas, on affaiblit de nouveau le logement : alors que 50 000 Réunionnais attendent un logement social, on réduit de 40 % la ligne budgétaire unique en 2026.

Moins d'emplois, moins de logements, mais toujours plus de vie chère... En définitive, quelle est votre stratégie pour les outre-mer : la résignation ou l'égalité réelle ? Quand cessons-nous de faire des économies sur les territoires qui ont le plus besoin de République ? Je vous demande donc la transparence, monsieur le ministre : combien de PEC y aura-t-il en 2026 ? (*Applaudissements sur les travées du groupe SER. – M. Robert Wienie Xowie applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et des solidarités.

M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités. Madame la sénatrice, vous m'interrogez sur les parcours emploi compétences, qui font partie de la grande famille des contrats aidés.

L'enveloppe globale du budget consacré à l'insertion en 2026 l'illustre, le Gouvernement a très clairement choisi, à la suite des débats parlementaires et du vote des budgets, de privilégier assez logiquement les dispositifs qui répondent le plus efficacement à l'objectif majeur d'insertion durable dans l'emploi, par exemple l'insertion par l'activité économique ou les dispositifs spécifiques à l'accompagnement des jeunes.

Toutes les études le démontrent, les parcours emploi-compétences et, plus généralement, les contrats aidés occasionnent quelques effets d'aubaine sans avoir une très forte incidence sur le retour à l'emploi. C'est pourquoi nous poursuivons la trajectoire de réduction de ces dispositifs au bénéfice d'autres outils beaucoup plus efficaces.

Pour autant, nous n'arrêtons pas complètement ces dispositifs. En 2026, 15 000 contrats aidés seront financés. L'enveloppe, portée à 33 millions d'euros, permettra la prolongation de certains des contrats en cours, en limitant toute nouvelle entrée.

Je le sais, ces outils sont un sujet sensible pour les collectivités locales, notamment en outre-mer et en particulier à La Réunion. Nous devons faire des choix et donc, je le répète, privilégier les dispositifs dont les résultats en matière d'insertion sont les meilleurs.

Les préfets ont aussi un rôle important à jouer. Il existe une forme de fongibilité des crédits : les préfets peuvent déployer les crédits budgétaires qui leur sont alloués et, à La Réunion comme ailleurs, ajuster les dispositifs pour faire face à des particularités locales quand les besoins le justifient.

Enfin, je crois à l'action des missions locales, qui opèrent un travail de proximité avec les élus locaux et les collectivités locales. Dans tout le monde ultramarin, et à La Réunion en particulier, leurs budgets seront augmentés en 2026.

DISPARITION DES SUPERPÉTROLIERS FRANÇAIS
ET SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE

M. le président. La parole est à M. Jean Pierre Vogel, pour le groupe Les Républicains. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean Pierre Vogel. Madame la ministre chargée de l'énergie, la France est en train de perdre un levier stratégique majeur : sa flotte de superpétroliers sous pavillon national. En un an, huit navires transportant du pétrole brut ont quitté le pavillon français. À lui seul, ce chiffre révèle une défaillance structurelle.

Les causes sont connues : différentiel de compétitivité persistant entre notre pavillon et les registres internationaux ; fiscalité des charges sociales maritimes encore trop élevée malgré les dispositifs existants ; instabilité normative qui décourage les armateurs.

Dans le même temps, d'autres puissances maritimes – je pense notamment à la Grèce ou à Singapour – ont su bâtir des cadres attractifs combinant sécurité juridique, fiscalité adaptée et soutien stratégique à leur flotte.

Résultat : la France s'expose à une dépendance accrue pour l'acheminement de ses approvisionnements énergétiques, dans un contexte international marqué par des tensions sur les routes maritimes et une volatilité durable des marchés pétroliers.

Dès lors, trois questions de fond se posent : celle de la souveraineté énergétique, car maîtriser les flux c'est aussi maîtriser les risques ; celle de la souveraineté économique, avec la disparition progressive d'un savoir-faire maritime et d'emplois qualifiés ; et celle de la crédibilité de notre politique maritime, à l'heure où nous revendiquons une ambition de puissance.

Madame la ministre, j'ai donc trois questions. Le Gouvernement envisage-t-il une refonte du cadre fiscal et social applicable au pavillon français, notamment en matière de taxation au tonnage et de charges d'équipage, afin d'en rétablir la compétitivité ? Entend-il définir une véritable politique de flotte stratégique afin de sécuriser nos approvisionnements énergétiques ? Enfin, quelles mesures immédiates compte-t-il prendre pour éviter que le dernier superpétrolier sous pavillon français ne disparaisse à son tour ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de l'énergie, porte-parole du Gouvernement.

Mme Maud Bregeon, ministre déléguée auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement, et ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique, chargée de l'énergie. Monsieur le sénateur, vous avez complètement raison : nous sommes particulièrement attentifs au fait que la France ne disposera bientôt plus que de deux très grands transporteurs de brut, que l'on appelle des VLCC (*Very Large Crude Carrier*).

À l'inverse, et c'est le point plutôt rassurant de ma réponse, la flotte permettant le transport de produits pétroliers raffinés sous pavillon français restera stable. Le fait est que nous raffinons moins de pétrole en France qu'il y a dix ou vingt ans, puisque des raffineries ont fermé. Nous constatons d'ailleurs en ce moment combien il est nécessaire de maintenir des raffineries en activité sur notre sol, tout en continuant de donner la priorité au maintien de la flotte pour les produits raffinés.

Quant au transport de produits bruts, les navires sous pavillon français ne sont pas les seuls à opérer. Nous pouvons notamment, là encore, compter sur des bâtiments battant d'autres pavillons européens.

Toutefois, votre question est légitime : nous devons prendre en considération la souveraineté sur l'ensemble de la chaîne, tant pour le transport, comme vous l'avez souligné à juste titre, que pour le raffinage, car le maintien de raffineries sur le sol français est nécessaire pour diminuer nos dépendances, ainsi que l'illustre la hausse actuelle des prix du sans-plomb, moins importante que celle du gazole.

Enfin, il nous faut diversifier nos approvisionnements. C'est l'une des grandes leçons de ce que nous avons vécu en 2022-2023 : tant pour le pétrole que pour le gaz, nous avons diversifié nos approvisionnements. Nous parvenons, autant que faire se peut, à garantir notre souveraineté énergétique avec des produits qui, de toute façon, sont importés.

La réelle solution, la seule solution de souveraineté durable, est la sortie des énergies fossiles importées qui, *de facto*, produisent des dépendances.

M. le président. La parole est à M. Jean Pierre Vogel, pour la réplique.

M. Jean Pierre Vogel. Madame la ministre, j'entends votre argumentation, mais une nation qui ne transporte plus son énergie accepte au fond, sans le dire, de dépendre des autres pour sa propre puissance, alors qu'elle devrait en maîtriser les moyens sur terre comme en mer. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

PROTECTION DES DONNÉES
DANS LES FICHIERS DÉMATÉRIALISÉS NATIONAUX

M. le président. La parole est à M. Pierre Cuyppers, pour le groupe Les Républicains.

M. Pierre Cuyppers. Monsieur le ministre de l'intérieur, vous avez reconnu que des données volées avaient été revendues sur le *darknet* et qu'un nombre important de cambriolages étaient liés à ces fuites.

M. Roger Karoutchi. Eh oui !

M. Pierre Cuyppers. Après les attaques visant la Fédération française de tir, le Système d'information sur les armes (SIA), la Fédération nationale des chasseurs (FNC) et l'Office français de la biodiversité (OFB), pouvez-vous dire très concrètement ce que l'État a changé pour que cela ne se reproduise pas ? (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur.

M. Jean-Didier Berger, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur. Monsieur le sénateur, vous avez raison de souligner l'importance de la sécurité numérique compte tenu des enjeux non seulement pour l'État et les institutions publiques, mais également pour les entreprises privées et les particuliers.

Oui, nous avons eu des difficultés : diverses attaques ont eu lieu ces derniers temps. Le ministre de l'intérieur Laurent Nunez et moi-même faisons en sorte de renforcer d'abord la sécurité du ministère de l'intérieur et de tous ses partenaires, car des organes comme le Système d'information sur les armes sont particulièrement susceptibles d'être visés.

Nous renforçons également les moyens, les prérogatives et les outils de tous ceux qui sont chargés des enquêtes – policiers, gendarmes, services de renseignement. Je ne commenterai évidemment pas les enquêtes en cours et je ne rappellerai pas non plus les mesures d'hygiène numérique, mais nous subissons également des attaques qui peuvent venir de personnes situées à l'étranger, voire d'États étrangers.

Je tiens à souligner que la feuille de route interministérielle sur les priorités en matière de sécurité numérique a été dévoilée le 9 avril dernier. Monsieur le sénateur, elle démontre à l'ensemble de la représentation nationale que, au-delà du ministère de l'intérieur, tous les services de l'État et tous les ministères sont particulièrement mobilisés pour que ces sujets de sécurité numérique soient l'affaire de toutes et de tous.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cuyppers, pour la réplique.

M. Pierre Cuypers. Monsieur le ministre, l'État explique qu'il prend la situation au sérieux, qu'une enquête est en cours, qu'un prestataire a failli et qu'un protocole sera renforcé. En somme, la cybersécurité ressemble à une alarme qui se déclenche après le cambriolage.

Cette affaire n'est pas un simple incident informatique. Les données volées sont sensibles : elles permettent d'identifier des personnes, des domiciles, des victimes et, selon vos mots, d'aboutir à un certain nombre de cambriolages où il est question non pas de l'argenterie de grand-mère, mais bien d'armes à feu.

Comme à chaque fois, l'administration parle de gestion d'incidents ; les Français y voient surtout une gestion de l'impuissance.

Le sujet dépasse largement les seuls détenteurs d'armes. Il s'agit de données personnelles et bancaires, d'habitudes de consommation ou de santé, d'identifiants administratifs, d'informations détenues par les collectivités, les opérateurs, les hôpitaux, les caisses, les plateformes, les sous-traitants.

C'est toujours la même musique : centralisation, multiplication des accès, sous-traitance diffuse, contrainte incertaine. Puis on prononce des éléments de langage abscons en guise de calinothérapie une fois la fuite de données constatée.

Il semble que, dans ce pays, le principe de précaution ne s'applique que pour enquiquiner les braves gens. Quand l'État cessera-t-il d'exiger des citoyens qu'ils lui confient toujours plus de données, sans leur garantir qu'elles ne seront ni revendues, ni exploitées, ni retournées contre eux ?

M. le président. Il faut conclure !

M. Pierre Cuypers. Le problème, monsieur le ministre, c'est qu'en France, la fuite devient la procédure d'apprentissage de l'État en matière de cybersécurité. Ce ne sont pas les pirates qui testent la solidité des systèmes, c'est l'administration qui leur sert de démonstrateur. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées des groupes UC et Indep.)*

M. le président. Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs les ministres, la prochaine séance de questions au Gouvernement aura lieu le mercredi 29 avril à quinze heures.

Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures vingt-cinq, est reprise à seize heures trente-cinq, sous la présidence de M. Loïc Hervé.)

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC HERVÉ
vice-président

M. le président. La séance est reprise.

4

CANDIDATURE AUX FONCTIONS DE SECRÉTAIRE DU SÉNAT

M. le président. J'informe le Sénat que le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen a fait connaître à M. le président du Sénat le nom du candidat qu'il propose pour remplacer, en qualité de secrétaire du Sénat, Mme Véronique Guillotin, qui a démissionné de son mandat de sénatrice à compter du lundi 13 avril dernier.

La candidature de M. Henri Cabanel a été publiée et sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

5

CANDIDATURE À UNE DÉLÉGATION SÉNATORIALE

M. le président. J'informe le Sénat qu'une candidature pour siéger au sein de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes a été publiée.

Cette candidature sera ratifiée si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

6

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

M. le président. La parole est à M. Bernard Delcros.

M. Bernard Delcros. Monsieur le président, lors du scrutin public n° 229 sur l'article 1^{er} du projet de loi sur la justice criminelle et le respect des victimes, j'ai été enregistré comme votant pour, alors que je souhaitais voter contre.

M. le président. Acte vous est donné de cette mise au point, mon cher collègue. Elle figurera dans l'analyse politique du scrutin.

7

CONVENTIONS INTERNATIONALES

ADOPTION EN PROCÉDURE D'EXAMEN
SIMPLIFIÉ DE TROIS PROJETS DE LOI
DANS LES TEXTES DE LA COMMISSION

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

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

Je vais donc les mettre successivement aux voix.

PROJET DE LOI AUTORISANT L'APPROBATION DE L'ACCORD DE PARTENARIAT ET DE COOPÉRATION RENFORCÉ ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LA RÉPUBLIQUE KIRGHIZE, D'AUTRE PART

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République kirghize, d'autre part, signé à Bruxelles le 25 juin 2024, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur ce projet de loi (projet n° 432, texte de la commission n° 517, rapport n° 516).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

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

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Très bien !

(Le projet de loi est adopté.)

PROJET DE LOI AUTORISANT L'APPROBATION DE L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (SAINT-MARTIN) ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS (SINT MAARTEN)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas portant délimitation de la frontière entre la République française (Saint-Martin) et le Royaume des Pays-Bas (Sint Maarten) (ensemble quatre annexes), signé à Belle Plaine, Belvédère, le 26 mai 2023, et dont le texte et les annexes sont annexés à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur ce projet de loi (projet n° 437, texte de la commission n° 515, rapport n° 514).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

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

(Le projet de loi est adopté.)

PROJET DE LOI AUTORISANT L'APPROBATION DE L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET L'AGENCE SPATIALE EUROPÉENNE CONCERNANT LES INSTALLATIONS DE L'AGENCE SPATIALE EUROPÉENNE EN FRANCE

Article unique (Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence spatiale européenne concernant les installations de l'Agence spatiale européenne en France, signé à Paris le 22 mars 2023, et dont le texte est annexé à la présente loi.

M. le président. Je mets aux voix le texte adopté par la commission sur ce projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée (projet n° 285, texte de la commission n° 519, rapport n° 518).

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

(Le projet de loi est adopté définitivement.)

8

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE

ADOPTION DÉFINITIVE
DES CONCLUSIONS MODIFIÉES
D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE
SUR UN PROJET DE LOI

M. le président. L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de simplification de la vie économique (texte de la commission n° 287 rectifié, rapport n° 286).

La parole est à M. le président de la commission spéciale. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Marc Laménie applaudit également.)*

M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me réjouis que nous soyons enfin réunis pour adopter les conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de simplification de la vie économique.

Peu de textes auront connu un parcours aussi mouvementé ! Nous avons commencé de l'examiner au Sénat en mai 2024, voilà bientôt deux ans, mais, en raison de la dissolution de l'Assemblée nationale, il nous a fallu attendre l'automne 2024 pour l'adopter. Il a ensuite fallu attendre huit mois pour que l'Assemblée nationale soit saisie du texte, puis encore huit mois pour que nous puissions réunir une commission mixte paritaire.

Nos travaux auront toutefois permis de construire un texte plus resserré, juridiquement solide et pleinement opérationnel.

Enfin, la possibilité de nous réunir aujourd'hui, trois mois après la réunion de cette commission mixte paritaire, est le fruit d'une longue bataille, tant le dossier était complexe.

J'ai mené cette bataille avec les rapporteurs pour le Sénat, Catherine Di Folco et Yves Bleunven, ainsi qu'avec nos collègues députés. Je souhaite saluer les membres de la commission spéciale, mais également vous remercier au nom de la commission spéciale, monsieur le ministre, d'avoir conduit ce texte...

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Cet excellent texte !

M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale. ... au terme de son parcours législatif.

Dans la dernière phase de ce parcours, les débats se sont concentrés sur la question des zones à faibles émissions (ZFE).

Je le regrette, car le texte comporte un grand nombre de mesures intéressantes et utiles, qui auraient sans doute mérité une plus grande attention. En tout état de cause, l'Assemblée

nationale a introduit dans le texte en première lecture l'article 15 *ter*, qui supprime les ZFE. Nous avons approuvé cette mesure, qui a été maintenue par la commission mixte paritaire.

Le Gouvernement a proposé hier, à l'Assemblée nationale, de revenir sur cette suppression. Son amendement a été rejeté, ce qui n'a pas empêché l'Assemblée nationale d'adopter les conclusions de la commission mixte paritaire à une nette majorité.

Je crois que nous pouvons en tirer un enseignement, monsieur le ministre : il faut faire confiance à la capacité des parlementaires membres de la commission mixte paritaire à établir un texte de compromis qui soit à même d'être adopté par les deux chambres. C'est précisément le rôle que la Constitution confie à cette instance.

Cela dit, mes chers collègues, je vous invite bien entendu à voter ce texte, qui est loin de se limiter aux ZFE. Les mesures qu'il comporte sont très attendues sur le terrain par les maires et par les chefs d'entreprise. Je n'entrerai pas dans le détail de l'ensemble de ces mesures ; je vous renvoie aux travaux de la commission mixte.

Je citerai néanmoins trois dispositions.

Premièrement, ce texte permet d'assouplir significativement les contraintes du « zéro artificialisation nette » (ZAN) au profit des grands projets industriels. Il répond ainsi aux recommandations formulées par le groupe de travail du Sénat sur le ZAN ; je rends à cet égard hommage à notre collègue Jean-Baptiste Blanc. Il s'agit d'une mesure forte et d'un signal important en faveur de la réindustrialisation de notre pays et de la relocalisation d'activités stratégiques.

Deuxièmement, le texte prévoit la création d'un conseil pour la simplification, chargé de mettre en œuvre le « test entreprises », afin d'évaluer les normes applicables à ces dernières. Cela traduit dans la loi une recommandation tout à fait structurante de la délégation sénatoriale aux entreprises. Cette recommandation a donné lieu à une proposition de loi d'Olivier Rietmann que nous avons adoptée en 2024.

Troisièmement, le texte comporte des mesures très intéressantes relatives à la commande publique. En particulier, pour ce qui concerne les marchés de travaux et les marchés innovants, il rehausse, jusqu'au plafond autorisé par le droit de l'Union européenne, le seuil en deçà duquel un acheteur public peut passer à un marché sans publicité ni mise en concurrence préalable. En pratique, ce seuil passe de 40 000 euros à 140 000 euros ; c'est loin d'être négligeable.

Le texte comporte d'autres mesures utiles pour dynamiser les tissus économiques locaux, notamment la possibilité pour les acheteurs publics de réserver une partie de leurs marchés aux jeunes entreprises innovantes ou, dans les outre-mer, aux PME et artisans locaux. Le droit européen de la concurrence est suffisamment contraignant en ces matières pour que nous ne nous imposions pas nous-mêmes des contraintes supplémentaires !

Le texte conserve également la faculté pour les collectivités territoriales de recourir à la plateforme des achats de l'État (Place) pour les marchés publics. Le Sénat y était fortement attaché.

Il s'agit là de mesures de simplification très puissantes et tout à fait attendues par les collectivités territoriales.

Les amendements au texte de la commission mixte paritaire, adoptés par l'Assemblée nationale, sont de simples amendements rédactionnels et de coordination. Je vous invite donc, mes chers collègues, à voter l'ensemble de ces amendements, pour que, enfin, ces mesures de simplification puissent profiter aux entreprises et à nos territoires. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI.*)

M. Serge Papin, ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat. Monsieur le président, monsieur le président de la commission spéciale, madame, monsieur les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, en prenant la parole cet après-midi devant vous, je me sens dans la peau d'un relayeur qui franchit les derniers kilomètres d'une course de fond et qui commence à voir se profiler la ligne d'arrivée. Cela redonne de l'espoir !

En effet, en m'adressant à vous, je pense à tous les commerçants ou chefs d'entreprise avec lesquels j'ai l'habitude d'échanger et qui, tous, me disent la même chose : ils sont fatigués. Et cette fatigue n'est pas un simple coup de mou, elle est devenue la norme dans notre monde du travail et dans notre vie économique.

Cette fatigue est tout d'abord liée au surmenage, celui des chefs d'entreprise, qui tiennent leur boîte à bout de bras et qui doivent affronter des heures et des heures de paperasse, des formulaires, des déclarations, avec la peur d'oublier quelque chose, la peur d'un contrôle qui tombe et qui sanctionne, alors même que la règle était incompréhensible, voire absurde. Cela n'est pas tenable : l'administration ne doit pas être vue comme un obstacle ; elle doit devenir un partenaire.

Sur ce point, ce texte agit, si je puis dire. Son article 27 institue le « test entreprises », anciennement appelé « test PME ». Cet article a été coconstruit avec la délégation aux entreprises du Sénat et son président, Olivier Rietmann, dont je tiens à saluer le travail.

C'est simple : il s'agit de cesser d'édicter des normes sans considérer leurs effets et sans prendre en compte le point de vue des premiers concernés. L'objectif est de mieux associer les entreprises, principalement les plus petites, à la création de la norme. Ce test leur donnera la possibilité d'évaluer, qualitativement et quantitativement, l'impact des normes envisagées avant même l'adoption de celles-ci.

Pour quoi faire ? Pour vérifier que c'est applicable, mesurer les coûts, éclairer les décisions. Il s'agit de mieux associer les entreprises en amont de la création des normes, mais aussi de mieux les traiter en aval, lors de l'application de ces normes, par exemple en évitant une pénalisation excessive de la vie économique, qui constitue un frein pour ceux qui veulent entreprendre ou investir.

L'article 10 prévoit ainsi la suppression des peines d'emprisonnement – excusez du peu ! – en cas de manquements déclaratifs mineurs.

Il y a aussi la fatigue liée au stress, notamment pour trouver un local et avancer des sommes parfois astronomiques – quatre, cinq, six mois de dépôt de garantie –, avant même d'avoir commencé à travailler.

Puis, une fois installé, le stress persiste, car il faut alors payer les loyers, et régler d'un coup trois loyers représente un énorme trou dans sa trésorerie. Concrètement, pour un commerçant classique, cela peut représenter 8 000 euros à sortir en début de mois. C'est souvent le premier poste de dépenses pour ces entreprises, en particulier pour celles qui démarrent leur activité. Parfois, c'est ce qui fragilise tout le projet.

Enfin, il y a le stress de la sortie, lié au fait de ne pas savoir si, quand et dans quelles conditions le dépôt de garantie sera restitué.

Face à cela, le texte que vous allez voter aujourd'hui comporte, en son article 24, trois avancées notables pour les petits commerçants : la mensualisation des loyers, l'encadrement des garanties – désormais, elles ne pourront dépasser trois mois de loyers – et la restitution plus rapide de celles-ci en fin de location, sous un délai de trois mois maximum.

Enfin, il existe une troisième fatigue : le découragement face à la lenteur.

Prenons l'exemple de la commande publique. Aujourd'hui, c'est trop compliqué, trop lent. Demain, avec ce projet de loi, ce sera différent. L'article 4 prévoit en effet la généralisation du recours à la plateforme publique Place, qui offre un grand nombre de services gratuits.

Concrètement, une entreprise d'électricité, par exemple, peut être prévenue des marchés publics de son secteur d'activité et de sa région *via* des notifications, puis déposer sa candidature sur une plateforme publique, sécurisée et gratuite. Voilà une mesure concrète qui simplifie la vie des très petites entreprises (TPE) et PME !

Les seuils de dispense de mise en concurrence et de publicité ont en outre été relevés, ce qui va dans le même sens, en allégeant les charges qui y sont associées pour les entreprises. Ces mesures sont loin d'être anecdotiques. La commande publique, c'est 170 milliards d'euros par an, et 60 % des marchés en volume sont attribués à des PME.

Le découragement est aussi ce que peut ressentir un petit professionnel quand il se sent piégé dans un contrat qu'il ne peut résilier avant le terme annuel, alors même qu'une offre plus avantageuse existe. Cela correspond à une réalité, avec les contrats d'assurance dommages.

Ce texte corrige cette situation en accordant aux artisans, commerçants et petits professionnels les mêmes droits qu'aux particuliers : il leur sera désormais possible de résilier leur contrat à tout moment après la première année.

Aussi, la question que nous posons aujourd'hui est simple : comment rendre les chefs d'entreprise français moins fatigués, moins stressés et moins découragés ? Depuis cinquante ans, ils ont perdu trente heures de sommeil par mois et ils consacrent aujourd'hui plus d'une trentaine d'heures par mois à des tâches administratives.

La réponse est claire : simplifions, rendons des heures aux Français, pour libérer la production. Au fond, l'enjeu est là : il faut produire de nouveau en France. C'est un combat que je mène à la tête de mon ministère : défendre le « Fabriqué en France », y compris pour des produits du quotidien.

Derrière cet objectif se trouve une idée essentielle : garantir notre souveraineté industrielle et numérique, en facilitant l'installation d'usines de production d'hydrogène ou de

recyclage des plastiques, ou encore de centres de données, qui sont reconnus comme des projets industriels d'intérêt national majeur.

Nous devons avoir des infrastructures à la hauteur des enjeux, pour garantir la qualité du quotidien, en permettant l'accès au réseau partout sur notre territoire, comme le demandent nombre de zones rurales ou périurbaines qui se trouvent dans des zones blanches. L'installation de pylônes mobiles sera ainsi facilitée, car ce texte met fin à un mécanisme spéculatif grâce auquel des propriétaires fonciers imposaient des loyers prohibitifs aux opérateurs. Ce texte réintroduit de l'équilibre, afin de concilier transition numérique et protection des territoires.

Garantir notre souveraineté, c'est ce que permet ce projet de loi, qui aura en effet coûté quelques heures de sommeil à plusieurs d'entre nous... (*Sourires.*)

Ce projet de loi fut construit patiemment et collectivement. Je veux d'ailleurs saluer la méthode qui a conduit au texte que nous étudions aujourd'hui, celle qui a été employée par Bruno Le Maire et Olivia Grégoire lors de son élaboration, à savoir la coconstruction avec les parlementaires.

Je salue particulièrement à cet égard le travail mené par cette chambre, qui a su apporter du réalisme économique et de la hauteur de vue dans des débats parfois tronqués.

Cette méthode a également reposé sur une large consultation publique et sur les apports nombreux de fédérations et d'organisations professionnelles et syndicales, mais aussi de citoyens. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui saluent ce projet de loi, qui l'attendent pour soulager leur quotidien et qui plaident pour sa promulgation rapide.

Aussi, mesdames, messieurs les sénateurs, comme j'ai pu le dire hier devant les députés, allons au bout de ce texte. Vous l'aurez compris, c'est une première étape pour rendre du temps aux Français, pour leur redonner de l'air, pour libérer l'envie d'entreprendre, de travailler et d'avancer.

En effet, pendant que nous courons ce marathon administratif, une autre compétition se déroule : la course économique, celle de la transition numérique et écologique. Or, dans cette course-là, personne ne nous attend pour nous tendre le relais. C'est à nous de nous y engager à fond, d'accélérer et d'être au rendez-vous.

Pour bien courir, rappelons-nous ce que disent souvent les marathoniens : la performance vient non pas de la complexité, mais de la simplicité, je dirais même de la simplification : il faut tenir dans la durée. Simplifier, ce n'est pas renoncer ; simplifier, c'est rendre possible, c'est avancer.

Aussi, mesdames, messieurs les sénateurs, avançons ensemble ! (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI et INDEP.*)

M. Vincent Louault. Bravo !

M. le président. Nous passons à la discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

Je rappelle que, en application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, le Sénat examinant après l'Assemblée nationale le texte élaboré par la commission mixte paritaire, il se prononce par un seul vote sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements présentés ou acceptés par le Gouvernement.

Je donne lecture du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

PROJET DE LOI DE SIMPLIFICATION
DE LA VIE ÉCONOMIQUE

TITRE I^{ER}

SIMPLIFIER L'ORGANISATION
DE L'ADMINISTRATION

Article 1^{er}

- ① I. – Le livre I^{er} du code de la recherche est ainsi modifié :
- ② 1° A (*Supprimé*)
- ③ 1° Le chapitre préliminaire du titre II est abrogé ;
- ④ 2° Au premier alinéa des articles L. 145-1 et L. 147-1, les mots : « , L. 114-3-6 et L. 120-1 » sont remplacés par les mots : « et L. 114-3-6 » ;
- ⑤ 3° Au 2° du I de l'article L. 146-1, les mots : « , L. 112-3 et L. 120-1 » sont remplacés par les mots : « et L. 112-3 ».
- ⑥ II. – Le titre IV du livre IV de la sixième partie du code des transports est abrogé.
- ⑦ II *bis.* – A et B. – (*Supprimés*)
- ⑧ III. – Les articles L. 326-6 et L. 326-7 du code général de la fonction publique sont abrogés.
- ⑨ IV à VIII. – (*Supprimés*)
- ⑩ VIII *bis.* – Le code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :
- ⑪ 1° L'article L. 142-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Le Haut Conseil de la famille, de l'enfance et de l'âge assure le secrétariat général du Conseil national de l'adoption mentionné à l'article L. 147-12 et du Conseil national de la protection de l'enfance mentionné à l'article L. 147-13. » ;
- ⑬ 2° Après la référence : « L. 147-1 », la fin du 1° de l'article L. 147-14 est supprimée.
- ⑭ VIII *ter.* – Le code de la défense est ainsi modifié :
- ⑮ 1° L'article L. 2345-1 est abrogé ;
- ⑯ 2° L'article L. 4261-1 est abrogé.
- ⑰ VIII *quater.* – L'article L. 312-8 du code de l'éducation est abrogé.
- ⑱ VIII *quinquies* à VIII *octies.* – (*Supprimés*)
- ⑲ VIII *nonies.* – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ⑳ A. – (*Supprimé*)
- ㉑ B. – La quatrième partie est ainsi modifiée :
- ㉒ 1° À l'article L. 4131-2, après la dernière occurrence du mot : « régional », sont insérés les mots : « , s'il existe, » ;
- ㉓ 2° (*Supprimé*)
- ㉔ 3° L'article L. 4132-18 est ainsi modifié :
- ㉕ a) Au deuxième alinéa, après la première occurrence du mot : « régional », sont insérés les mots : « , lorsqu'il existe, » ;
- ㉖ b) (*Supprimé*)
- ㉗ 4° Au début du premier alinéa de l'article L. 4134-1, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « À la demande du président du conseil régional, le conseil régional peut délibérer pour instituer un conseil économique, social et environnemental régional. » ;
- ㉘ 5° (*Supprimé*)
- ㉙ 6° Le titre V du livre II est ainsi modifié :
- ㉚ a) Au 2° du II de l'article L. 4251-5, après le mot : « régional », sont insérés les mots : « , lorsqu'il existe, » ;
- ㉛ b) Le 1° du I de l'article L. 4251-6 est complété par les mots : « , lorsqu'il existe, » ;
- ㉜ 7° (*Supprimé*)
- ㉝ 8° Le livre IV est ainsi modifié :
- ㉞ a à d) (*Supprimés*)
- ㉟ e) Au deuxième alinéa de l'article L. 4433-4-10, après la seconde occurrence du mot : « régional », sont insérés les mots : « , lorsqu'il existe, » ;
- ㊱ f) La fin de la première phrase de l'article L. 4433-19 est complétée par les mots : « , lorsqu'il existe. » ;
- ㊲ g) (*Supprimé*)
- ㊳ C. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre VI de la cinquième partie est ainsi modifié :
- ㊴ 1° La première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 5621-1 est complétée par les mots : « , lorsqu'ils existent. » ;
- ㊵ 2° (*Supprimé*)
- ㊶ D. – (*Supprimé*)
- ㊷ VIII *decies.* – A. – La sous-section 2 de la section 1 du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'urbanisme est ainsi modifiée :
- ㊸ 1° Au 5° de l'article L. 123-7, après le mot : « régional », sont insérés les mots : « , lorsqu'il existe, » ;
- ㊹ 2° Au 2° de l'article L. 123-22, après le mot : « régional », sont insérés les mots : « , s'il existe, ».
- ㊺ B. – (*Supprimé*)
- ㊻ C. – À la dernière phrase du dernier alinéa du III de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime, après le mot : « régional », sont insérés les mots : « , lorsqu'il existe, ».
- ㊼ D. – (*Supprimé*)
- ㊽ E. – Le 5° de l'article L. 6162-7 du code de la santé publique est complété par les mots : « , lorsqu'elle existe ; ».
- ㊾ F. – (*Supprimé*)
- ㊿ G. – L'article 7 de la loi n° 2012-1559 du 31 décembre 2012 relative à la création de la Banque publique d'investissement est complété par les mots : « , lorsqu'ils existent ».
- 1 H. – (*Supprimé*)
- 2 VIII *undecies.* – L'article L. 212-9 du code de la propriété intellectuelle est abrogé.
- 3 VIII *duodecies.* – (*Supprimé*)
- 4 VIII *terdecies.* – A. – Le livre I^{er} du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- 5 1° L'article L. 112-1 est abrogé ;

- 56 2° La seconde phrase du 2 du IV de l'article L. 141-1 est supprimée.
- 57 B. – À l'article 70 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, les mots : « et l'Observatoire des espaces naturels, agricoles et forestiers » sont supprimés.
- 58 VIII *quaterdecies*. – (*Supprimé*)
- 59 VIII *quindecies*. – Le deuxième alinéa de l'article L. 255-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :
- 60 « Le plan d'action national est mis à la disposition du public. »
- 61 VIII *sexdecies*. – Le troisième alinéa de l'article L. 811-5 du code rural et de la pêche maritime est supprimé.
- 62 VIII *septdecies*. – Le code de la santé publique est ainsi modifié :
- 63 1° Au premier alinéa de l'article L. 1132-3 et à la première phrase du cinquième alinéa de l'article L. 1132-5, les mots : « , après avis d'une commission composée notamment de professionnels, » sont supprimés ;
- 64 2° Le 2° de l'article L. 1132-7 est abrogé.
- 65 VIII *octodecies*. – L'article L. 3331-7 du code de la santé publique est abrogé.
- 66 VIII *novodecies*. – Le dernier alinéa de l'article L. 162-1-12-1 du code de la sécurité sociale est supprimé.
- 67 VIII *vicies*. – Le code du travail est ainsi modifié :
- 68 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 2522-1, les mots : « nationale ou » sont supprimés ;
- 69 2° Au premier alinéa de l'article L. 2522-7, les mots : « nationales ou » sont supprimés.
- 70 VIII *unvicies*. – L'article L. 321-39 du code de l'urbanisme est abrogé.
- 71 IX. – L'article 60-1 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises est abrogé.
- 72 IX *bis*. – La loi n° 93-20 du 7 janvier 1993 relative à l'institution d'une garantie de l'État pour certaines expositions temporaires d'œuvres d'art est ainsi modifiée :
- 73 1° L'article 2 est abrogé ;
- 74 2° À la fin de l'article 3, les mots : « ainsi que la composition et les modalités de fonctionnement de la commission prévue à l'article 2 » sont supprimés.
- 75 IX *ter*. – (*Supprimé*)
- 76 IX *quater*. – L'article 10 de la loi n° 2010-873 du 27 juillet 2010 relative à l'action extérieure de l'État est abrogé.
- 77 IX *quinquies*. – A. – La loi n° 2013-316 du 16 avril 2013 relative à l'indépendance de l'expertise en matière de santé et d'environnement et à la protection des lanceurs d'alerte est ainsi modifiée :
- 78 1° L'article 2 est abrogé ;
- 79 2° Après le mot : « ainsi », la fin du dernier alinéa de l'article 3 est ainsi rédigée : « qu'aux autorités mentionnées au 1° du II de l'article 8 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique. » ;
- 80 3° Les articles 4 à 7 sont abrogés.
- 81 B. – Le A du présent IX *quinquies* entre en vigueur deux mois après la promulgation de la présente loi.
- 82 IX *sexies*. – (*Supprimé*)
- 83 IX *septies*. – À la première phrase du troisième alinéa de l'article 5-1 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, les mots : « en Conseil d'État » sont supprimés.
- 84 IX *octies*. – À la première phrase du VII de l'article 4 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire, les mots : « en Conseil d'État » sont supprimés.
- 85 IX *nonies*. – L'article 28 de la loi n° 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 est abrogé.
- 86 IX *decies*. – Le VIII de l'article 11 de la loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions est abrogé.
- 87 X. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conseils *ad hoc* créés entre 2017 et 2023 et chargés de conseiller le Président de la République. Le rapport étudie notamment l'impact de l'existence et de l'activité de ces conseils dans le travail et le fonctionnement du Gouvernement. Il étudie l'opportunité de fusionner, dans une même entité placée sous l'autorité du Premier ministre, le secrétariat général à la planification écologique, le secrétariat général pour l'investissement, le haut-commissariat au plan et France stratégie, afin d'étudier l'opportunité d'une approche intégrée pour favoriser la cohérence entre les investissements ainsi que la mise en place d'une véritable planification écologique, industrielle et sociale.
- Article 1^{er} bis A**
(Supprimé)
- Article 1^{er} bis B**
- Le III de l'article 113 de la loi n° 2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique est abrogé.
- Article 1^{er} bis C**
(Supprimé)
- Article 1^{er} bis D**
- Le IX de l'article 6 de la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020 est abrogé.

Article 1^{er} bis E
(Supprimé)

Article 1^{er} bis

- ① À compter de la promulgation de la présente loi, les commissions et les instances consultatives ou délibératives créées par voie législative et placées directement auprès du Premier ministre ou d'un ministre sont créées pour une durée de trois ans.
- ② Les commissions et instances dont l'activité est matériellement constatée et dont la mission qui leur a été impartie répond toujours à une nécessité peuvent être renouvelées pour une durée de trois ans par décret. Le présent article ne s'applique pas aux commissions qui, outre leurs attributions consultatives, sont investies du pouvoir de prendre des décisions, de donner des avis conformes ou de faire des propositions ayant une portée contraignante à l'égard de l'autorité compétente.
-

TITRE II

**SIMPLIFIER LES DÉMARCHES
ADMINISTRATIVES
DES ENTREPRISES**

Article 2

- ① I. – *(Supprimé)*
- ② II. – L'article L. 2213-20 du code général des collectivités territoriales est abrogé.
- ③ III. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- ④ 1° L'article L. 310-1 est abrogé ;
- ⑤ 2° La dernière phrase du deuxième alinéa du I de l'article L. 310-2 est supprimée ;
- ⑥ 3° Les 1°, 2° et 5° bis de l'article L. 310-5 sont abrogés ;
- ⑦ 4° Le second alinéa des articles L. 762-1 et L. 762-2 est supprimé ;
- ⑧ 5° L'article L. 762-3 est abrogé ;
- ⑨ 6° L'article L. 933-1 est abrogé ;
- ⑩ 7° L'article L. 933-4 est ainsi rédigé :
- ⑪ « Art. L. 933-4. – Le 3° de l'article L. 310-5 est abrogé. » ;
- ⑫ 8° L'article L. 943-1 est abrogé ;
- ⑬ 9° L'article L. 943-4 est ainsi rédigé :
- ⑭ « Art. L. 943-4. – Le 3° de l'article L. 310-5 est abrogé. »
- ⑮ IV. – Le code de la consommation est ainsi modifié :
- ⑯ 1° Au 1° de l'article L. 121-22, les mots : « L. 310-1 à » sont remplacés par la référence : « L. 310-3, » ;
- ⑰ 2° L'article L. 224-62-1 est abrogé.
- ⑱ V. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

- ⑲ 1° La seconde phrase du dernier alinéa de l'article L. 213-11-10 est ainsi rédigée : « Ces redevances peuvent également être acquittées par télépaiement ou télérèglement si cette modalité de paiement est proposée par l'agence de l'eau chargée du recouvrement. » ;
- ⑳ 2° Au premier alinéa du I et au deuxième alinéa du II de l'article L. 541-21-3, le mot : « agréé » est supprimé ;
- ㉑ 3° Au premier alinéa du I de l'article L. 541-21-4, le mot : « agréé » est supprimé ;
- ㉒ 4° Au premier alinéa et au 1° de l'article L. 541-21-5, le mot : « agréé » est supprimé.
- ㉓ VI. – À la fin de la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 327-2 du code de la route, le mot : « agréé » est supprimé.
- ㉔ VII. – L'article 1003 du code général des impôts est abrogé.
- ㉕ VIII. – *(Supprimé)*
- ㉖ IX. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ㉗ 1° Le V de l'article L. 230-5-1 est ainsi modifié :
- ㉘ a) Après le mot : « sur », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « la part de produits durables et de qualité répondant aux critères mentionnés au I du présent article, sur la part de produits d'origine française et sur la part de produits mentionnés au 2° du même I. » ;
- ㉙ b) Les 1° à 3° sont abrogés ;
- ㉚ 2° L'article L. 351-8-1 est abrogé.
- ㉛ X. – Le code de la santé publique est ainsi modifié :
- ㉜ 1° L'article L. 3322-1 est abrogé ;
- ㉝ 2° L'article L. 3322-2 est ainsi modifié :
- ㉞ a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ㉟ « En France et sur tous les territoires relevant de l'autorité française, les boissons alcooliques livrées par le fabricant ou l'importateur, détenues, transportées, mises en vente, vendues ou offertes à titre gratuit portent sur l'étiquette notamment leur dénomination ainsi que le nom et l'adresse du fabricant ou de l'importateur. » ;
- ㊱ b) Le deuxième alinéa est supprimé ;
- ㊲ 3° L'article L. 3351-1 est ainsi modifié :
- ㊳ a) Le premier alinéa est supprimé ;
- ㊴ b) Le second alinéa est ainsi modifié :
- ㊵ – au début, les mots : « La même peine est applicable aux » sont remplacés par les mots : « Sont punis de 6 000 euros d'amende les » ;
- ㊶ – après le mot : « fabricants », sont insérés les mots : « de boissons alcooliques » ;
- ㊷ 4° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 5121-18 est ainsi modifiée :
- ㊸ a) Les mots : « et les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée en application de l'article 256 A du code général des impôts qui effectuent la première vente en France des dispositifs médicaux définis à l'article L. 5211-1 du présent code et aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* définis à l'article L. 5221-1 » sont supprimés ;

- 44) *b)* Les mots : « , produits de santé, dispositifs médicaux et dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro*, » sont supprimés.
- 45) XI. – L'article L. 6122-5 du code des transports est abrogé.
- 46) XII. – A. – Le code du travail est ainsi modifié :
- 47) 1° La sous-section 2 de la section 1 du chapitre III du titre V du livre II de la première partie est complétée par un article L. 1253-8-2 ainsi rédigé :
- 48) « *Art. L. 1253-8-2.* – Lorsqu'une procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaire est ouverte à l'égard d'un membre de l'un des groupements d'employeurs mentionnés aux articles L. 1253-1 et L. 1253-17 du présent code, les créances détenues par ce groupement d'employeurs sur cette entreprise sont garanties :
- 49) « 1° Pour la part des créances correspondant à la facturation des sommes dues aux salariés mis à la disposition de l'entreprise, par des privilèges identiques à ceux applicables aux créances des salariés dans les conditions prévues au 3° de l'article 2331 et au 2° de l'article 2377 du code civil et aux articles L. 3253-2 et L. 3253-4 du présent code ;
- 50) « 2° Pour la part des créances correspondant à la facturation des charges sociales dues au titre des salariés mis à la disposition de cette entreprise, par un privilège identique à celui applicable aux créances des organismes de sécurité sociale dans les conditions prévues à l'article L. 243-4 du code de la sécurité sociale. » ;
- 51) 2° Le premier alinéa de l'article L. 1253-6 et le second alinéa de l'article L. 1253-17 sont supprimés ;
- 52) 3° L'article L. 1254-27 est ainsi modifié :
- 53) *a)* Au premier alinéa, les mots : « déclaration faite à l'autorité administrative et » sont supprimés ;
- 54) *b)* Le second alinéa est supprimé ;
- 55) 4° Le 13° de l'article L. 1255-14 est abrogé ;
- 56) 4° *bis* À la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 1321-4, les mots : « de dépôt et » sont supprimés ;
- 57) 5° À la première phrase de l'article L. 2315-17, les mots : « figurant sur une liste arrêtée par l'autorité administrative dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État » sont remplacés par les mots : « enregistré auprès de l'autorité administrative dans les conditions prévues aux articles L. 6351-1 à L. 6351-8 » ;
- 58) 6° Le II de l'article L. 3332-17-1 est ainsi rédigé :
- 59) « II. – Pour l'obtention de l'agrément mentionné au I, est présumée satisfaisante aux conditions énoncées aux 1° et 2° du même I l'entreprise de l'économie sociale et solidaire qui exerce des activités à forte utilité sociale, au sens de l'article 2 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 précitée, et qui appartient à l'une des catégories fixées par décret. » ;
- 60) 7° Au dernier alinéa de l'article L. 4622-8-1, les mots : « , sur autorisation de l'autorité administrative, » sont supprimés ;
- 61) 8° L'article L. 6223-1 est abrogé.
- 62) B. – Le 6° du présent XII entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027.
- 63) XIII. – Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- 64) 1° L'article L. 122-1 est abrogé ;
- 65) 2° Les articles L. 122-1-1 et L. 126-35-1 sont abrogés ;
- 66) 3° Le dernier alinéa de l'article L. 126-31 est supprimé.
- 67) XIV. – Le premier alinéa du IV de l'article L. 241-19 du code de la sécurité sociale est ainsi rédigé :
- 68) « IV. – Les conditions de mise en œuvre du présent article, notamment s'agissant des obligations déclaratives des employeurs, sont fixées par décret. »
- 69) XV. – Les 1° à 3° du X du présent article entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2026.
-
- Article 2 bis**
- 1) I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :
- 2) 1° Le 6 de l'article 238 *bis* est abrogé ;
- 3) 2° À la première phrase du second alinéa du 1 de l'article 1729 B, les mots : « de la déclaration prévue à l'article 238 *bis*, » sont supprimés.
- 4) II. – Après le 5° du II de l'article L. 232-1 du code de commerce, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2023-1142 du 6 décembre 2023 relative à la publication et à la certification d'informations en matière de durabilité et aux obligations environnementales, sociales et de gouvernement d'entreprise des sociétés commerciales, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- 5) « 5° *bis* Décrit les principales mesures mises en œuvre par la société en matière de mécénat. Il y est fait mention des dons et versements ouvrant droit à la réduction d'impôt prévue à l'article 238 *bis* du code général des impôts, de l'identité des bénéficiaires, des actions soutenues, des effets attendus ainsi que, le cas échéant, de la valeur des biens et des services reçus en contrepartie ; ».
- 6) III. – Les I et II du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027.
- Articles 2 ter et 2 quater
(Supprimés)**
-
- Article 3 bis A
(Supprimé)**
- Article 3 bis B**
- 1) Le II de l'article L. 18 du livre des procédures fiscales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 2) « Lorsque la demande concerne une entreprise qui relève de la catégorie des micro, petites et moyennes entreprises définie à l'annexe I au règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, l'absence de réponse de l'administration dans ce délai vaut accord sur la valeur estimée. »
-

Article 3 bis

- ① I. – Le code des relations entre le public et l’administration est ainsi modifié :
- ② 1° À la seconde phrase du second alinéa de l’article L. 114-3, après le mot : « vigueur », sont insérés les mots : « alors qu’elle ne les détient pas et ne peut les obtenir directement auprès d’une administration chargée de les mettre à disposition en application du dernier alinéa de l’article L. 114-9 » ;
- ③ 2° L’article L. 114-5 est ainsi modifié :
- ④ a) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « , sauf si l’administration compétente les détient ou peut les obtenir directement auprès d’une administration chargée de les mettre à disposition en application du dernier alinéa de l’article L. 114-9 » ;

- ⑤ *b et c) (Supprimés)*
- ⑥ 3° et 4° *(Supprimés)*
- ⑦ 5° À l’article L. 232-2, après le mot : « administration », sont insérés les mots : « dans un délai de quinze jours à compter de sa réception » ;
- ⑧ 6° L’article L. 232-3 est complété par les mots : « dans un délai de quinze jours à compter de la réception de cette demande » ;
- ⑨ 7° La neuvième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 552-3, L. 562-3 et L. 572-1 est remplacée par quatre lignes ainsi rédigées :
- ⑩

«

L. 114-1 et L. 114-2	Résultant de l’ordonnance n° 2015-1341
L. 114-3	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
L. 114-4	Résultant de l’ordonnance n° 2015-1341
L. 114-5	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique

» ;

- ⑪ 8° La dix-huitième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 552-6, L. 562-6 et L. 573-2 est remplacée par trois lignes ainsi rédigées :

⑫

«

L. 232-1	Résultant de l’ordonnance n° 2015-1341
L. 232-2 et L. 232-3	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
L. 232-4	Résultant de l’ordonnance n° 2015-1341

»

- ⑬ II. – Le I entre en vigueur dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.

- ④ « 2° Le cas échéant, attribuer aux personnes lesdits droits ;
- ⑤ « 3° Prendre à l’égard des personnes des mesures visant à préserver leur sécurité ou, s’agissant des personnes morales, la pérennité de leur activité. »

**Articles 3 ter A, 3 ter B et 3 ter
(Supprimés)**

Article 3 quater

- ① Le premier alinéa du II de l’article L. 114-8 du code des relations entre le public et l’administration est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « II. – Les administrations peuvent échanger entre elles les informations ou les données strictement nécessaires pour :
- ③ « 1° Informer les personnes des formalités administratives, des droits et des obligations susceptibles de leur être applicables ;

Article 3 quinquies

- ① Le tableau du second alinéa des articles L. 552-3, L. 562-3 et L. 572-1 du code des relations entre le public et l’administration est ainsi modifié :
- ② 1° *(Supprimé)*
- ③ 2° La douzième ligne est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :
- ④

«

L. 114-8	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
----------	--

L. 114-9	Résultant de la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale
----------	--

»

Article 3 *sexies*
(Supprimé)

TITRE III

**FACILITER L'ACCÈS
DE TOUTES LES ENTREPRISES
À LA COMMANDE PUBLIQUE**

Article 4

- ① I. – Le code de la commande publique est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 2132-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les personnes morales de droit public, à l'exception des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, et les organismes de

sécurité sociale utilisent la plateforme de dématérialisation mise gratuitement à leur disposition par l'État pour réaliser les communications et les échanges mentionnés au premier alinéa, dans des conditions et sous réserve des dérogations définies par voie réglementaire.

- ④ « Les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements peuvent utiliser la plateforme de dématérialisation mentionnée au deuxième alinéa.
- ⑤ 2° La vingt-sixième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 2651-1, la vingt-cinquième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 2661-1 et L. 2671-1 et la vingt-quatrième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 2681-1 sont remplacées par deux lignes ainsi rédigées :
- ⑥

«

L. 2131-1 et L. 2132-1	
L. 2132-2	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique

» ;

- ⑦ 3° Après le 5° des articles L. 2651-2, L. 2661-2, L. 2671-2 et L. 2681-2, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :
- ⑧ « 5° *bis* L'article L. 2132-2 est ainsi modifié :
- ⑨ « a) Au deuxième alinéa, les mots : “, à l'exception des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, et les organismes de sécurité sociale” sont supprimés ;
- ⑩ « b) Le dernier alinéa est supprimé ; »
- ⑪ 4° L'article L. 3122-4 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑫ « Les personnes morales de droit public, à l'exception des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, et les organismes de sécurité sociale utilisent la plateforme de dématérialisa-

tion mise gratuitement à leur disposition par l'État pour offrir l'accès mentionné au premier alinéa dans des conditions et sous réserve des dérogations définies par voie réglementaire.

- ⑬ « Les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements peuvent utiliser la plateforme de dématérialisation mentionnée au deuxième alinéa. » ;
- ⑭ 5° La vingtième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 3351-1, L. 3361-1 et L. 3371-1 et la seizième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 3381-1 sont remplacées par trois lignes ainsi rédigées :
- ⑮

«

L. 3120-1 à L. 3122-3	
L. 3122-4	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
L. 3122-5	

» ;

- ⑯ 6° Après le 4° des articles L. 3351-2 et L. 3381-2, il est inséré un 4° *bis* ainsi rédigé :
- ⑰ « 4° *bis* Au deuxième alinéa de l'article L. 3122-4, les mots : “, à l'exception des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, et les organismes de sécurité sociale” sont supprimés ; »
- ⑱ 7° Après le 4° des articles L. 3361-2 et L. 3371-2, il est inséré un 4° *bis* ainsi rédigé :

- ⑲ « 4° *bis* L'article L. 3122-4 est ainsi modifié :
- ⑳ « a) Au deuxième alinéa, les mots : “, à l'exception des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, et les organismes de sécurité sociale” sont supprimés ;
- ㉑ « b) Le dernier alinéa est supprimé ; ».

22 II. – Le présent article s’applique à compter d’une date déterminée par décret pour chaque catégorie d’acheteurs et d’autorités concédantes, et au plus tard le 31 décembre 2030.

23 Les acheteurs et les autorités concédantes pour lesquels une plateforme de dématérialisation a été mise à disposition par un contrat qui est en cours à la date de publication de la présente loi ou pour lequel une procédure de consultation ou un avis de publicité est en cours à cette même date ne sont soumis aux obligations qui résultent du présent article qu’au terme de ce contrat.

24 Le présent II est applicable aux contrats soumis au code de la commande publique dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie ainsi que dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Articles 4 bis AA à 4 bis AE
(Supprimés)**

Article 4 bis

1 I. – Les acheteurs peuvent conclure un marché de travaux sans publicité ni mise en concurrence préalables pour répondre à un besoin dont la valeur estimée est inférieure au seuil européen applicable aux marchés de fournitures et de services passés par les autorités publiques centrales agissant en tant que pouvoirs adjudicateurs et qui figure dans un avis annexé au code de la commande publique.

2 Le premier alinéa est également applicable aux lots qui portent sur des travaux dont le montant est inférieur au même seuil, à la condition que le montant cumulé de ces lots n’excède pas 20 % de la valeur totale estimée de tous les lots.

3 Les acheteurs veillent à choisir une offre pertinente, à faire une bonne utilisation des deniers publics et à ne pas contracter systématiquement avec un même opérateur économique lorsqu’il existe une pluralité d’offres susceptibles de répondre au besoin.

«

L. 2113-17	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

»

8 II. – Le I du présent article entre en vigueur le lendemain de la publication de la présente loi et s’applique aux marchés publics pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d’appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter de cette même date.

9 III. – Le présent article est applicable aux marchés publics conclus par l’État et ses établissements publics dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article 4 quater BA

1 I. – La deuxième partie du code de la commande publique est ainsi modifiée :

4 II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027 et s’applique aux marchés publics pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d’appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter du 1^{er} janvier 2027.

5 III. – Le présent article est applicable aux marchés publics conclus par l’État et ses établissements publics dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Article 4 ter
(Supprimé)**

Article 4 quater A

1 I. – La deuxième partie du code de la commande publique est ainsi modifiée :

2 1° La section 3 du chapitre III du titre I^{er} du livre I^{er} est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :

3 « *Sous-section 3*

4 « *Réservation de lots d’un marché aux jeunes entreprises innovantes*

5 « *Art. L. 2113-17. – Lorsque les marchés passés dans les conditions prévues à l’article L. 2113-10 portent sur des travaux, des fournitures ou des services innovants, au sens du second alinéa de l’article L. 2172-3, et répondent à un besoin dont la valeur estimée est inférieure au seuil européen applicable aux marchés de fournitures et de services passés par les autorités publiques centrales agissant en tant que pouvoirs adjudicateurs et figurant dans un avis annexé au présent code, des lots représentant 15 % du montant total de ces marchés peuvent être réservés à des jeunes entreprises innovantes définies à l’article 44 *sexies*-0 A du code général des impôts. » ;*

6 2° Après la dix-septième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 2651-1, L. 2661-1 et L. 2671-1 et après la seizième ligne du tableau du second alinéa de l’article L. 2681-1, est insérée une ligne ainsi rédigée :

7

2 1° La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre III est complétée par un article L. 2313-5-1 ainsi rédigé :

3 « *Art. L. 2313-5-1. – Lorsque les marchés de défense ou de sécurité passés en lots séparés portent sur des travaux, des fournitures ou des services innovants, au sens du second alinéa de l’article L. 2172-3, et répondent à un besoin dont la valeur estimée est inférieure au seuil européen applicable aux marchés de fournitures et de services passés par les autorités publiques centrales agissant en tant que pouvoirs adjudicateurs et figurant dans un avis annexé au présent code, des lots représentant 15 % du montant total de ces marchés peuvent être réservés à des jeunes entreprises innovantes définies à l’article 44 *sexies*-0 A du code général des impôts. » ;*

④ 2° (*nouveau*) La quatre-vingt-treizième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 2651-1, la quatre-vingt-douzième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 2661-1 et L. 2671-1, et la quatre-

vingt-onzième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 2681-1 sont remplacées par trois lignes ainsi rédigées :

⑤

«

L. 2312-2 à L. 2313-5	
L. 2313-5-1	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
L. 2313-6	

»

⑥ II (*nouveau*). – Le I du présent article entre en vigueur le lendemain de la promulgation de la présente loi et s'applique aux marchés publics de défense ou de sécurité pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter de cette même date. Le présent II est applicable aux marchés publics de défense ou de sécurité conclus par l'État et ses établissements publics dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Article 4 quater B

① I. – L'acheteur peut passer un marché public sans publicité ni mise en concurrence préalables portant sur des travaux, des fournitures ou des services innovants, au sens du second alinéa de l'article L. 2172-3 du code de la commande publique, et répondant à un besoin dont la valeur estimée est inférieure au seuil européen applicable aux marchés de fournitures et de services passés par les autorités publiques centrales agissant en tant que pouvoirs adjudicateurs et qui figure dans un avis annexé au même code.

② Le premier alinéa du présent I est également applicable aux lots dont le montant est inférieur au seuil mentionné au même premier alinéa pour les marchés de travaux et à 80 000 euros hors taxes pour les marchés de services et de fournitures, à la condition que le montant cumulé de ces lots n'excède pas 20 % de la valeur totale estimée de tous les lots.

③ Lorsqu'il fait usage de cette faculté, l'acheteur veille à choisir une offre pertinente, à faire une bonne utilisation des deniers publics et à ne pas contracter systématiquement avec un même opérateur économique lorsqu'il existe une pluralité d'offres susceptibles de répondre au besoin.

④ II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} juillet 2026 et s'applique aux marchés publics pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter de cette même date.

⑤ III. – Le présent article est applicable aux marchés publics conclus par l'État et ses établissements publics dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Article 4 quater
(Supprimé)**

Article 4 sexies

① Le code de la commande publique est ainsi modifié :

② 1° Après le premier alinéa de l'article L. 2152-7, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

③ « Sans préjudice des dispositions spéciales applicables à certains acheteurs, le marché peut être attribué à une société constituée ou en cours de formation entre l'acheteur et le ou les soumissionnaires déclarés attributaires et, le cas échéant, un tiers investisseur, si les documents de la consultation le prévoient. Cette société est constituée pour une durée limitée en vue de la conclusion et de l'exécution de ce marché. » ;

④ 2° Après le premier alinéa de l'article L. 3124-5, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

⑤ « Sans préjudice des dispositions spéciales applicables à certaines autorités concédantes, le contrat de concession peut être attribué à une société constituée ou en cours de formation entre l'autorité concédante et le ou les soumissionnaires déclarés attributaires et, le cas échéant, un tiers investisseur, si les documents de la consultation le prévoient. Cette société est constituée pour une durée limitée en vue de la conclusion et de l'exécution de ce contrat de concession. »

**Articles 4 septies et 4 octies
(Supprimés)**

Article 4 undecies

① I. – Afin de favoriser à moyen terme l'émergence de nouveaux opérateurs locaux susceptibles d'exercer pleinement leur libre accès à la commande publique, le marché dont le montant estimé est supérieur à 100 000 € hors taxes peut prévoir une part minimale d'exécution du contrat, fixée à 20 %, que le titulaire, s'il n'est pas lui-même une petite ou moyenne entreprise ou un artisan, s'engage à confier aux microentreprises et aux petites et moyennes entreprises, au sens de l'article 51 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, ainsi qu'aux artisans répondant aux critères prévus aux articles L. 111-1 et L. 111-2 du code de l'artisanat, dont le siège social est établi dans les territoires visés durant l'expérimentation.

② II. – Le I s'applique, à titre expérimental et pour une période de cinq ans à compter de la promulgation de la présente loi, aux marchés passés par un pouvoir adjudicateur, une entité adjudicatrice ou un acheteur public

dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution autres que la Polynésie française et les îles Wallis et Futuna. Il s'applique dans les mêmes conditions en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna pour ce qui concerne les marchés passés par les services et les établissements publics de l'État.

TITRE IV

SIMPLIFIER LES OBLIGATIONS PESANT SUR L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES

Chapitre I^{er}

SIMPLIFIER LES OBLIGATIONS D'INFORMATION

Article 6

- ① I. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'intitulé de la section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} et de la section 1 du chapitre X du titre III du livre II, les mots : « d'entreprise » sont remplacés par les mots : « social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail » ;
- ③ 2° Les articles L. 141-23 et L. 23-10-1 sont ainsi modifiés :
- ④ a) Au premier alinéa, les mots : « d'entreprise en application de l'article L. 2322-1 » sont remplacés par les mots : « social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 » et le mot : « deux » est remplacé par le mot : « un » ;
- ⑤ b) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « de deux » sont remplacés par les mots : « d'un » ;
- ⑥ c) Au dernier alinéa, le taux : « 2 % » est remplacé par le taux : « 0,5 % » ;
- ⑦ 3° Au dernier alinéa des articles L. 141-25 et L. 23-10-3, les mots : « des comités d'entreprise à l'article L. 2325-5 » sont remplacés par les mots : « de la délégation du personnel du comité social et économique à l'article L. 2315-3 » ;
- ⑧ 4° Au 2° des articles L. 141-27 et L. 23-10-6, après le mot : « sauvegarde, », sont insérés les mots : « de sauvegarde accélérée, » ;
- ⑨ 5° À la fin de l'intitulé de la section 4 du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er}, les mots : « d'entreprise » sont remplacés par les mots : « social et économique exerçant les attributions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail » ;
- ⑩ 6° L'article L. 141-28 est ainsi rédigé :
- ⑪ « Art. L. 141-28. – Dans les entreprises soumises à l'obligation de mettre en place un comité social et économique exerçant les attributions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail, ce comité est informé et consulté sur tout projet de vente

d'un fonds de commerce par son propriétaire dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du même code.

- ⑫ « En cas d'absence de comité social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail, constatée conformément à l'article L. 2314-9 du même code, la vente est soumise aux articles L. 141-23 à L. 141-27 du présent code. » ;
- ⑬ 7° Les articles L. 141-29 à L. 141-32 et L. 23-10-8 à L. 23-10-11 sont abrogés ;
- ⑭ 8° (nouveau) À la fin de l'intitulé de la section 2 du chapitre X du titre III du livre II, les mots : « d'entreprise » sont remplacés par les mots : « social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail » ;
- ⑮ 9° (nouveau) L'article L. 23-10-7 est ainsi rédigé :
- ⑯ « Art. L. 23-10-7. – Dans les sociétés soumises à l'obligation de mettre en place un comité social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail, ce comité est informé et consulté sur tout projet de vente d'un fonds de commerce par son propriétaire, dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du même code.
- ⑰ « En cas d'absence de comité social et économique exerçant les attributions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2312-1 du code du travail constatée conformément à l'article L. 2314-9 du même code, la vente est soumise aux articles L. 23-10-1 à L. 23-10-6 du présent code. »
- ⑱ II. – Le I s'applique aux ventes conclues deux mois au moins après la promulgation de la présente loi.

Articles 6 bis A et 6 bis (Supprimés)

Article 6 ter

Au début de la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 223-27 du code de commerce, les mots : « Hors les cas où l'assemblée délibère sur les opérations mentionnées aux articles L. 232-1 et L. 233-16 et lorsque les statuts le prévoient » sont remplacés par les mots : « Sauf disposition contraire des statuts ».

Chapitre II

ALLÉGER LES CONTRAINTES QUI PÈSENT SUR LA CROISSANCE DES ENTREPRISES

Article 8

- ① I. – L'article L. 430-2 du code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi modifié :
- ③ a) À la fin du deuxième alinéa, le montant : « 150 millions d'euros » est remplacé par le montant : « 250 millions d'euros » ;

- ④ *b)* À la fin du troisième alinéa, le montant : « 50 millions d'euros » est remplacé par le montant : « 80 millions d'euros » ;
- ⑤ 2° Le II est ainsi modifié :
- ⑥ *a)* À la fin du deuxième alinéa, le montant : « 75 millions d'euros » est remplacé par le montant : « 100 millions d'euros » ;
- ⑦ *b)* À la fin du troisième alinéa, le montant : « 15 millions d'euros » est remplacé par le montant : « 20 millions d'euros » .
- ⑧ II. – Le I entre en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de la publication de la présente loi et s'applique aux opérations de concentration notifiées à l'Autorité de la concurrence à compter de ce même jour.

**Articles 8 bis et 8 ter
(Supprimés)**

TITRE V

**FACILITER ET SÉCURISER
LE RÈGLEMENT DES LITIGES**

Chapitre I^{er}

ÉLARGIR LES DISPOSITIFS NON
JURIDICTIONNELS
DE RÈGLEMENT DES LITIGES

Article 9

- ① I. – Le code des relations entre le public et l'administration est ainsi modifié :
- ② 1° Le titre II du livre IV est ainsi modifié :

- ③ *a)* Au début de l'intitulé des chapitres I^{er} et II, les mots : « Conciliation et » sont supprimés ;
- ④ *b)* À l'article L. 421-1, les mots : « de conciliation ou » sont supprimés ;
- ⑤ *c)* L'article L. 421-2 est ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 421-2.* – L'administration, à l'exclusion des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés à l'article L. 1112-24 du code général des collectivités territoriales, sans préjudice de la possibilité de saisir le Défenseur des droits, met à la disposition du public les services d'un médiateur, dont l'activité est soumise à la section 1 du chapitre III du titre I^{er} du livre II du code de justice administrative, dans des domaines et des conditions déterminés par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑦ *d)* Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 421-3 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 421-3.* – Lorsqu'une procédure de médiation est engagée, les délais de recours contentieux sont interrompus et les délais de prescription suspendus dans les conditions prévues à l'article L. 213-6 du code de justice administrative. » ;
- ⑨ *e)* Le chapitre IV est complété par un article L. 424-2 ainsi rédigé :
- ⑩ « *Art. L. 424-2.* – Lorsque le Défenseur des droits procède à la résolution amiable d'un différend entre le public et l'administration par voie de médiation, dans les cas et les conditions prévus par la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits, cette médiation entraîne les mêmes effets que les médiations mentionnées au chapitre I^{er} du présent titre. » ;
- ⑪ 2° L'avant-dernière ligne du tableau du second alinéa des articles L. 552-12, L. 562-12 et L. 575-1 est ainsi rédigée :
- ⑫

«

L. 421-1 à L. 421-3	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
---------------------	--

»

- ⑬ II. – Le II de l'article L. 217-7-1 du code de la sécurité sociale est ainsi modifié :
- ⑭ 1° À la première phrase du premier alinéa, les mots : « et si » sont remplacés par les mots : « , si aucune des procédures prévues aux articles L. 243-6-3 et L. 243-6-5 n'a été engagée et si » ;
- ⑮ 2° Au second alinéa, le mot : « suspend » est remplacé par le mot : « interrompt » .
- ⑯ III. – Au troisième alinéa de l'article L. 723-34-1 du code rural et de la pêche maritime, le mot : « suspend » est remplacé par le mot : « interrompt » .
- ⑰ III bis. – Le code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :
- ⑱ 1° (*Supprimé*)
- ⑲ 2° L'article L. 146-10 est ainsi modifié :
- ⑳ *a)* (*Supprimé*)
- ㉑ *b)* Au second alinéa, le mot : « suspend » est remplacé par le mot : « interrompt » .
- ㉒ III ter A. – (*Supprimé*)
- ㉓ III ter. – Le code des assurances est ainsi modifié :
- ㉔ 1° Le dernier alinéa de l'article L. 127-4 est ainsi modifié :
- ㉕ *a)* Le mot : « suspendu » est remplacé par le mot : « interrompu » ;
- ㉖ *b)* Après le mot : « demande », la fin est remplacée par une phrase ainsi rédigée : « Il recommence à courir à compter de la date à laquelle la tierce personne chargée de proposer une solution en a fait connaître la teneur. » ;
- ㉗ 2° Après le mot : « de », la fin du dixième alinéa de l'article L. 194-1 est ainsi rédigée : « la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »
- ㉘ III quater. – Le dernier alinéa de l'article L. 224-4 du code de la mutualité est ainsi modifié :
- ㉙ 1° Le mot : « suspendu » est remplacé par le mot : « interrompu » ;

- 30 2° Après le mot : « demande », la fin est remplacée par une phrase ainsi rédigée : « Il recommence à courir à compter de la date à laquelle la tierce personne chargée de proposer une solution en a fait connaître la teneur. »
- 31 IV. – L'article L. 421-3 du code des relations entre le public et l'administration est applicable aux médiations auxquelles il est recouru à compter de la promulgation de la présente loi.

Article 10

- 1 I. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :
- 2 1° A (nouveau) L'article L. 465-4 est ainsi rédigé :

«

L. 465-4	la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
----------	---

» ;

- 7 3° (nouveau) L'avant-dernière ligne du tableau du second alinéa des articles L. 773-50, L. 774-50 et L. 775-43 est ainsi rédigée :

«

L. 574-5	la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
----------	---

»

- 9 II. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- 10 1° A (nouveau) À l'article L. 242-10, les mots : « d'un emprisonnement de six mois et » sont supprimés ;
- 11 1° B (nouveau) L'article L. 247-1 est ainsi modifié :
- 12 a) Au premier alinéa du I, les mots : « d'un emprisonnement de deux ans et » sont supprimés et le montant : « 9 000 euros » est remplacé par le montant : « 18 000 euros » ;
- 13 b) Au III, les mots : « des peines mentionnées » sont remplacés par les mots : « de la peine mentionnée » ;
- 14 1° et 2° (Supprimés)
- 15 III (nouveau). – Aux articles L. 242-6 et L. 242-37 du code de la consommation, les mots : « d'une peine d'emprisonnement de deux ans et » sont supprimés.

Article 10 bis

- 1 I. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- 2 1° La dernière phrase du 1° du I de l'article L. 232-23 est supprimée ;
- 3 2° Le II de l'article L. 232-6-3 est ainsi rédigé :
- 4 « II. – Lorsque, de l'avis dûment motivé du conseil d'administration, du directoire ou du gérant, la publication de certaines informations en matière de durabilité est de nature à nuire gravement à la position commerciale de la société, ces informations peuvent être omises du rapport. Cette omission ne doit pas faire obstacle à la compréhension juste et équilibrée de la situation de la société et des incidences de son activité. Elle fait l'objet d'un avis motivé des auditeurs des informations en matière de durabilité inscrits sur la liste mentionnée au premier alinéa de l'article L. 822-4 du présent code. » ;

- 3 « Art. L. 465-4. – Les sanctions applicables aux infractions relatives à l'obligation d'information sur les prises de participations significatives sont prévues aux 1° et 2° du I et au III de l'article L. 247-1 et à l'article L. 247-2 du code de commerce. » ;
- 4 1° Au premier alinéa de l'article L. 574-5, les mots : « d'un emprisonnement de six mois et » sont supprimés et le montant : « 7 500 euros » est remplacé par le montant : « 200 000 euros » ;
- 5 2° (nouveau) La dernière ligne du tableau du second alinéa des articles L. 762-13, L. 763-13 et L. 764-13 est ainsi rédigée :

6

8

- 5 3° (nouveau) Le II de l'article L. 233-28-4 est ainsi rédigé :
- 6 « II. – Lorsque, de l'avis dûment motivé du conseil d'administration, du directoire ou du gérant, la publication de certaines informations en matière de durabilité est de nature à nuire gravement à la position commerciale du groupe, ces informations peuvent être omises du rapport. Cette omission ne doit pas faire obstacle à la compréhension juste et équilibrée de la situation du groupe et des incidences de son activité. Elle fait l'objet d'un avis motivé des auditeurs des informations en matière de durabilité inscrits sur la liste mentionnée au premier alinéa de l'article L. 822-4 du présent code. »
- 7 II. – (Supprimé)
- 8 III (nouveau). – Le vingt-troisième alinéa du 2° du I de l'article L. 950-1 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- 9 « Les articles L. 232-1, L. 232-6-4 et L. 233-28-5 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes.
- 10 « Les articles L. 232-6-3, L. 232-23 et L. 233-28-4 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »

Chapitre II

(Division supprimée)

.....

Chapitre III
SIMPLIFIER ET ACCÉLÉRER
LES PROCÉDURES JURIDICTIONNELLES

Article 12 bis
(Supprimé)

TITRE VI

**ALIGNER LES DROITS
DES TRÈS PETITES ENTREPRISES
SUR CEUX DES PARTICULIERS**

Article 13

- ① I. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

«

L. 312-1-6	l'ordonnance n° 2017-1433 du 4 octobre 2017
L. 312-1-7	la loi n° ... du ...

» ;

- ⑨ 4° Les articles L. 752-10, L. 753-10 et L. 754-8 sont ainsi modifiés :

- ⑩ aa) La cinquième ligne du tableau du second alinéa du I est ainsi rédigée :

⑪

«

L. 314-5	la loi n° ... du ...
----------	----------------------

» ;

- ⑫ a) La septième ligne du même tableau est ainsi rédigée :

⑬

«

L. 314-7	la loi n° ... du ...
----------	----------------------

» ;

- ⑭ b) Après le 1° du II, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :

- ② 1° Le chapitre III du titre I^{er} est ainsi modifié :

- ⑮ « 1° bis Au III de l'article L. 314-7, dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, les mots : "au sens de l'article 51 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie" sont remplacés par les mots : "définies comme des entreprises qui occupent moins de dix personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 238 660 000 francs CFP" ; ».

- ③ aa) L'article L. 113-12 est ainsi modifié :

- ④ – le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque l'assuré est une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, l'assureur lui notifie la résiliation au moins six mois avant la date d'échéance du contrat. » ;

- ⑤ – le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque l'assuré est une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, l'assureur lui notifie la résiliation au moins six mois avant sa prise d'effet. » ;

- ⑯ I bis. – (Supprimé)

- ⑰ II. – Le 1° bis et le b du 2° du I du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

- ⑱ Le a du 2° et le 4° du même I entrent en vigueur un an après la promulgation de la présente loi.

- ⑥ a) À l'article L. 113-12-1, les mots : « couvrant une personne physique en dehors de son activité professionnelle » sont supprimés ;

- ⑦ a bis) (Supprimé)

- ① I. – Le livre I^{er} du code des assurances est ainsi modifié :

- ⑧ b) Après l'article L. 113-15-2, il est inséré un article L. 113-15-2-1 ainsi rédigé :

- 9 « Art. L. 113-15-2-1. – Pour les contrats d'assurance couvrant les dommages directs à des biens à usage professionnel souscrits par des microentreprises et des petites et moyennes entreprises, au sens de l'article 51 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, l'assuré peut, après l'expiration d'un délai d'un an à compter de la première prise d'effet, résilier sans frais ni pénalités les contrats et adhésions tacitement reconductibles, à l'exclusion de ceux figurant sur une liste établie par un décret en Conseil d'État. L'assuré notifie à l'assureur ou à son représentant sa demande de résiliation dans les conditions prévues à l'article L. 113-14 du présent code. La résiliation prend effet un mois après cette notification.
- 10 « Le droit de résiliation prévu au premier alinéa du présent article est mentionné dans chaque contrat d'assurance. Il est rappelé avec chaque avis d'échéance de prime ou de cotisation.
- 11 « Lorsque le contrat est résilié dans les conditions prévues au même premier alinéa, l'assuré n'est redevable que de la partie de prime ou de cotisation correspondant à la période pendant laquelle le risque est couvert, cette période étant calculée jusqu'à la date d'effet de la résiliation. L'assureur est tenu de rembourser le solde à l'assuré dans un délai de trente jours à compter de la date de résiliation. À défaut de remboursement dans ce délai, les sommes dues à l'assuré produisent de plein droit intérêts au taux légal.
- 12 « Un décret en Conseil d'État précise les modalités et conditions d'application du présent article. » ;
- 13 2° Le chapitre I^{er} du titre II est complété par un article L. 121-18 ainsi rédigé :
- 14 « Art. L. 121-18. – I. – Lorsque l'assureur désigne un expert pour déterminer les causes d'un sinistre et en évaluer les dommages, il adresse à l'assuré une proposition d'indemnisation ou de réparation en nature ou un refus motivé, dans un délai de six mois à compter de la déclaration du sinistre, sauf situations particulières prévues par décret en Conseil d'État. Si les causes du sinistre ou l'évaluation des dommages n'ont pu être établies à l'expiration de ce délai, l'assureur adresse à l'assuré une proposition d'acompte motivée ou notifie à l'assuré sa décision motivée de ne pas accorder d'acompte à ce stade.
- 15 « Lorsque l'assureur ne désigne pas d'expert, il adresse une proposition d'indemnisation ou de réparation en nature ou un refus motivé, dans un délai de deux mois à compter de la déclaration du sinistre, sauf situations particulières prévues par décret en Conseil d'État.
- 16 « À compter de la réception de l'accord de l'assuré sur la proposition d'indemnisation ou d'acompte, l'assureur dispose d'un délai d'un mois pour missionner l'entreprise chargée de procéder à la réparation du bien ou de vingt et un jours pour verser l'indemnisation ou l'acompte dû. À défaut, et sauf cas fortuit ou de force majeure, l'indemnité ou l'acompte dû par l'assureur produit, à compter de l'expiration de ce dernier délai, intérêts au taux de l'intérêt légal.
- 17 « I *bis*. – L'expert désigné en application du premier alinéa du I transmet son rapport définitif à l'assureur ainsi qu'à l'assuré.
- 18 « II. – L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution s'assure que les pratiques des entreprises d'assurance et de réassurance sont conformes aux obligations prévues au I, notamment lorsqu'elle procède à un contrôle sur place mentionné à l'article L. 612-27 du code monétaire et financier.
- 19 « Lorsque l'Autorité établit que les pratiques commerciales d'une entreprise d'assurance ou de réassurance ne sont pas conformes à ces obligations, elle peut la mettre en demeure de prendre, dans un délai déterminé, toutes mesures destinées à mettre ses pratiques en conformité avec les obligations prévues au I du présent article, dans les conditions prévues à l'article L. 612-31 du code monétaire et financier.
- 20 « L'Autorité peut également assortir cette mise en demeure d'une astreinte dans les conditions prévues au même article L. 612-31.
- 21 « III. – Un décret en Conseil d'État établit la liste des contrats et des garanties exclus du bénéfice du présent article. » ;
- 22 3° Le deuxième alinéa de l'article L. 194-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les articles L. 113-12, L. 113-12-1, L. 113-15-2-1 et L. 121-18 sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »
- 23 I *bis*. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :
- 24 1° A L'article L. 612-31 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- 25 « Cette mise en demeure peut être assortie d'une astreinte, dont l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution fixe le montant et la date d'effet.
- 26 « L'astreinte est recouvrée par le comptable public et versée au budget de l'État.
- 27 « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment le montant journalier maximal et les modalités de liquidation de l'astreinte en cas d'inexécution totale ou partielle ou de retard d'exécution. » ;
- 28 1° (*Supprimé*)
- 29 2° La vingt-sixième ligne du tableau du second alinéa du I des articles L. 783-2, L. 784-2 et L. 785-2 est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :
- 30

«

L. 612-29-1 et L. 612-30	la loi n° 2013-672 du 26 juillet 2013
L. 612-31	la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique

»

31 II. – A. – Le *b* du 1° et le 3° du I du présent article s'appliquent aux contrats conclus ou tacitement reconduits à compter de la publication du décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 113-15-2-1 du code des assurances.

32 B. – Le 2° du I du présent article s'applique aux contrats conclus ou tacitement reconduits à compter de la publication du décret en Conseil d'État mentionné au III de l'article L. 121-18 du code des assurances.

33 III. – Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de deux ans à compter de la publication du décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 121-18 du code des assurances, un rapport évaluant l'efficacité du dispositif d'encadrement des délais d'indemnisation en matière d'assurance de dommages aux biens et étudiant l'opportunité de modifier ces délais.

Articles 14 bis A et 14 bis B (Supprimés)

Article 14 bis C

- 1 Le code des assurances est ainsi modifié :
- 2 1° Après l'article L. 113-5, il est inséré un article L. 113-5-1 ainsi rédigé :
- 3 « *Art. L. 113-5-1.* – Lors de la réalisation du risque, l'assureur informe l'assuré de son droit de solliciter, aux frais de ce dernier, une contre-expertise effectuée par un expert de son choix. » ;
- 4 2° Après le premier alinéa de l'article L. 194-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 5 « L'article L. 113-5-1 est applicable dans les îles Wallis et Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »

Article 14 bis D (Supprimé)

Article 14 bis E

- 1 Le code des assurances est ainsi modifié :
- 2 1° Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} est complété par un article L. 121-19 ainsi rédigé :
- 3 « *Art. L. 121-19.* – Une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre peut avoir recours au dispositif de médiation mentionné à l'article L. 612-1 du code de la consommation en vue de la résolution amiable d'un litige qui l'oppose à son assureur.
- 4 « Après deux procédures infructueuses, une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre peut bénéficier d'un accompagnement dans sa recherche d'assurance, dans des conditions précisées par décret. » ;
- 5 2° Après le troisième alinéa de l'article L. 194-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 6 « L'article L. 121-19 est applicable dans les îles Wallis et Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »

Article 14 bis F

Après la huitième phrase du quatrième alinéa de l'article L. 125-2 du code des assurances, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Les franchises ne s'appliquent qu'une seule fois en cas de succession d'aléas naturels sur une période courte, selon des modalités définies par décret. »

Articles 14 bis G et 14 bis H (Supprimés)

Article 14 bis

- 1 Le code des assurances est ainsi modifié :
- 2 1° Le sixième alinéa de l'article L. 125-6 est ainsi modifié :
- 3 a) Après la première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le refus de souscription par l'entreprise d'assurance mentionne la possibilité de saisir le bureau central de tarification et précise les modalités de la saisine de celui-ci. » ;
- 4 b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Le bureau central de tarification statue dans un délai de trois mois sur les demandes qui lui sont adressées. » ;
- 5 2° L'article L. 212-1 est ainsi modifié :
- 6 a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de souscription par l'entreprise d'assurance mentionne la possibilité de saisir le bureau central de tarification et précise les modalités de la saisine de celui-ci. » ;
- 7 b) La dernière phrase du second alinéa est complétée par les mots : « dans un délai de trois mois » ;
- 8 3° L'article L. 215-1 est ainsi modifié :
- 9 a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de souscription par l'entreprise d'assurance mentionne la possibilité de saisir le bureau central de tarification et précise les modalités de la saisine de celui-ci. » ;
- 10 b) Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le bureau central de tarification statue dans un délai de trois mois sur les demandes qui lui sont adressées. » ;
- 11 4° Le premier alinéa de l'article L. 215-2 est ainsi modifié :
- 12 a) Après la première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le refus de souscription par l'entreprise d'assurance mentionne la possibilité de saisir le bureau central de tarification et précise les modalités de la saisine de celui-ci. » ;
- 13 b) Au début de la seconde phrase, le mot : « Il » est remplacé par les mots : « Le bureau central de tarification » ;
- 14 c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il statue dans un délai de trois mois sur les demandes qui lui sont adressées. » ;
- 15 5° Le premier alinéa des articles L. 220-5, L. 243-4 et L. 252-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le refus de souscription par l'entreprise d'assurance

mentionne la possibilité de saisir le bureau central de tarification et précise les modalités de la saisine de celui-ci. » ;

- ⑩ 6° Le deuxième alinéa des articles L. 220-5 et L. 252-1 et le second alinéa de l'article L. 243-4 sont complétés par une phrase ainsi rédigée : « Il statue dans un délai de trois mois sur les demandes qui lui sont adressées. »

TITRE VII

FACILITER L'ESSOR DE PROJETS INDUSTRIELS ET D'INFRASTRUCTURES

Article 15

- ① I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :
- ② 1° A La dernière phrase de l'article L. 111-31 est supprimée ;
- ③ 1° (*Supprimé*)
- ④ 1° *bis* Après l'article L. 152-5-2, il est inséré un article L. 152-5-3 ainsi rédigé :
- ⑤ « Art. L. 152-5-3. – L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'urbanisme peut autoriser les projets qualifiés d'intérêt national majeur dans les conditions déterminées à l'article L. 300-6-2 à déroger aux règles des plans locaux d'urbanisme relatives à la hauteur, dans des limites précisées par décret en Conseil d'État. » ;
- ⑥ 2° L'article L. 300-6-2 est ainsi modifié :
- ⑦ *aa*) Au I, après le mot : « industriel », sont insérés les mots : « ou d'infrastructure » ;
- ⑧ *a*) Après le même I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « I *bis*. – Un centre de données qui revêt, eu égard à son objet et à son envergure, notamment en termes d'investissement, de puissance installée ou de soutien à l'émergence d'écosystèmes domestiques compétitifs, une importance particulière pour la transition numérique, la transition écologique ou la souveraineté nationale peut également être qualifié par décret de projet d'intérêt national majeur.
- ⑩ « L'autorité administrative peut refuser l'octroi du permis de construire d'un centre de données implanté sur un territoire connaissant des tensions structurelles sur la ressource en eau.
- ⑪ « Pour l'application du premier alinéa du présent I *bis*, un centre de données est défini comme une infrastructure ou un groupe d'infrastructures servant à héberger, à connecter et à exploiter des systèmes et des serveurs informatiques et du matériel connexe pour le stockage, le traitement ou la distribution de données ainsi que pour les activités qui y sont directement liées. » ;
- ⑫ *a bis*) Le II est ainsi modifié :
- ⑬ – à la première phrase, le mot : « industriel » est remplacé par les mots : « d'intérêt national majeur » ;
- ⑭ – à la deuxième phrase, le mot : « industriel » est supprimé ;
- ⑮ *a ter*) Au IV, les mots : « projet industriel qualifié de » sont supprimés ;
- ⑯ *b*) Il est ajouté un XIII ainsi rédigé :

- ⑰ « XIII. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions dans lesquelles la raison impérative d'intérêt public majeur peut être reconnue par l'autorité administrative compétente en application du dernier alinéa de l'article L. 411-2-1 du code de l'environnement. »

- ⑱ II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

- ⑲ 1° et 2° (*Supprimés*)

- ⑳ 3° À la première phrase du dernier alinéa de l'article L. 411-2-1, le mot : « industriel » est supprimé.

- ㉑ III. – La loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables est ainsi modifiée :

- ㉒ 1° Le I de l'article 27 est ainsi modifié :

- ㉓ *a*) (*Supprimé*)

- ㉔ *b*) L'avant-dernier alinéa est ainsi rédigé :

- ㉕ « Les dérogations prévues au premier alinéa du présent I sont également applicables aux projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité qui ont pour objet le raccordement des installations d'un projet qualifié de projet d'intérêt national majeur par le décret prévu aux I ou I *bis* de l'article L. 300-6-2 du code de l'urbanisme. » ;

- ㉖ 2° À la première phrase du premier alinéa de l'article 28, les mots : « aux premier et avant-dernier alinéas du I de l'article 27 de la présente loi » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa du I de l'article 27 ainsi que de projets d'intérêt national majeur mentionnés à l'avant-dernier alinéa du même I ».

- ㉗ IV. – (*Supprimé*)

- ㉘ V. – L'article 194 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est ainsi modifié :

- ㉙ 1° Après le 6° du III, il est inséré un 6° *bis* ainsi rédigé :

- ㉚ « 6° *bis* Pour la tranche mentionnée au 2° du présent III, un espace naturel, agricole ou forestier occupé par un projet industriel d'intérêt national majeur, au sens de l'article L. 300-6-2 du code de l'urbanisme, ou, par dérogation au III *bis* du présent article, par un projet industriel d'intérêt majeur pour la souveraineté nationale ou la transition écologique ou participant directement aux chaînes de valeur des activités dans les secteurs des technologies favorables au développement durable, considéré comme un projet d'envergure nationale ou européenne en application du 7° du présent III, et figurant sur l'arrêté mentionné au 8° du même présent III, n'est pas comptabilisé dans la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

- ㉛ Un arrêté du ministre chargé de l'industrie recense les projets industriels mentionnés au premier alinéa pour lesquels la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers induite par les aménagements, les équipements et les logements directement liés au projet n'est pas comptabilisée dans la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ; »

- ㉜ 2° Le *c* du 7° du même III est abrogé ;

- 33 3° Au III *quater*, après la référence : « III *bis* », sont insérés les mots : « ou d'un projet industriel d'intérêt national majeur au sens de l'article L. 300-6-2 du code de l'urbanisme » et les mots : « code de l'urbanisme » sont remplacés par les mots : « même code » ;
- 34 4° Après le deuxième alinéa du 5° du IV, il est inséré un alinéa est ainsi rédigé :
- 35 « Les surfaces ouvertes à l'urbanisation dans lesdits plans locaux d'urbanisme, documents en tenant lieu ou cartes communales peuvent, sans justification, dépasser jusqu'à 20 % l'objectif local de consommation maximale d'espaces naturels, agricoles et forestiers résultant de la déclinaison territoriale des objectifs de réduction de cette consommation fixés par les documents mentionnés aux articles L. 4251-1, L. 4424-9 et L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales et à l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme pour les années 2024 à 2034. Avec l'accord du représentant de l'État dans le département, le dépassement peut excéder 20 % . »
- 36 VI. – Pour l'implantation sur le territoire de projets d'infrastructures industrielles et numériques fortement consommatrices en électricité, le ministre chargé de l'énergie peut demander au gestionnaire du réseau public de transport d'électricité de réserver sur un ouvrage ou sur un ensemble d'ouvrages du réseau de transport une capacité de raccordement qui soit suffisante pour permettre l'accès au réseau de tels projets.
- 37 Sans préjudice de l'application de l'article L. 342-12 du code de l'énergie, le demandeur du raccordement au réseau de transport d'un projet mentionné au premier alinéa peut être redevable d'une contribution financière supplémentaire afin de couvrir, par anticipation, le coût des mesures d'exploitation que le gestionnaire du réseau de transport prévoit de mettre en œuvre pour garantir au demandeur la possibilité de soutirer sans limitation de puissance depuis le réseau de transport.
- 38 Les principes de calcul de cette contribution sont soumis par le gestionnaire de réseau de transport à l'approbation de la Commission de régulation de l'énergie.

Article 15 *bis* AA

- 1 I. – Après le deuxième alinéa de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 2 « Lorsqu'elle est prononcée par l'État, la déclaration de projet, lorsque la réalisation du projet nécessite ou est susceptible de nécessiter une dérogation au titre du c du 4° du I de l'article L. 411-2, peut lui reconnaître, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'État, le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens du même c. Ce décret prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'État qui a prononcé la déclaration de projet peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration de projet avant la promulgation de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées à l'article L. 411-1 n'ait pas

déjà été délivrée. La reconnaissance de ce caractère ne peut être contestée qu'à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration de projet, dont elle est divisible, ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration de projet. Elle ne peut être contestée à l'appui d'un recours dirigé contre l'acte accordant la dérogation prévue audit c.

- 3 II. – L'article L. 122-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est ainsi modifié :
- 4 1° Le premier alinéa est ainsi modifié :
- 5 a) Les mots : « situé dans le périmètre d'une opération d'intérêt national, au sens de l'article L. 102-12 du code de l'urbanisme, ou d'une grande opération d'urbanisme, au sens de l'article L. 312-3 du même code, et répondant aux objectifs de cette opération, d'un projet industriel, d'un projet d'infrastructure directement liée à ce projet industriel ou d'un projet de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité ayant pour objet le raccordement dudit projet industriel » sont supprimés ;
- 6 b) (*Supprimé*)
- 7 c) Le mot : « leur » est remplacé par le mot : « lui » ;
- 8 d) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ce décret prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'État qui a prononcé la déclaration d'utilité publique peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique avant la promulgation de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées à l'article L. 411-1 du code de l'environnement n'ait pas déjà été délivrée. » ;
- 9 2° La première phrase du second alinéa est ainsi modifiée :
- 10 a) Au début, le mot : « Cette » est remplacé par le mot : « La » ;
- 11 b) Après le mot : « reconnaissance », sont insérés les mots : « de ce caractère » ;
- 12 c) (*nouveau*) Sont ajoutés les mots : « , ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration d'utilité publique du projet ».
- 13 III. – L'avant-dernier alinéa de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :
- 14 1° À la première phrase, les mots : « relative à une installation industrielle mentionnée au 4° du présent article, aux projets d'infrastructures directement liées à cette installation ou aux projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité ayant pour objet le raccordement de ladite installation » sont supprimés ;
- 15 2° (*nouveau*) Après la première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ce décret prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'État qui a prononcé la déclaration de projet peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration de projet avant la promulgation de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une

décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées au L. 411-1 du code de l'environnement n'ait pas déjà été délivrée. » ;

- ①⑥ 3° (*nouveau*) La deuxième phrase est complétée par les mots : « , ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration de projet. ».
- ①⑦ IV (*nouveau*). – L'article L. 2111-27 du code des transports est ainsi rédigé :
- ①⑧ « Art. L. 2111-27. – Pour la réalisation d'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages réalisé par SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, et ayant fait l'objet d'une enquête publique en application de l'article L. 123-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement est prise par l'État.
- ①⑨ « Pour les projets mentionnés au premier alinéa qui ne sont pas obligatoirement soumis à enquête publique en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'État a la possibilité de prendre une déclaration de projet mentionnée à l'article L. 126-1 du code de l'environnement, après l'organisation d'une enquête publique en application de l'article L. 123-1 du même code. »

Article 15 bis AB
(Supprimé)

Articles 15 bis E et 15 bis
(Supprimés)

Article 15 ter

- ① I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Les articles L. 2213-4-1 et L. 2213-4-2 sont abrogés ;
- ③ 2° Le C du I de l'article L. 5211-9-2 est abrogé ;
- ④ 3° La deuxième phrase du III de l'article L. 5219-5 est supprimée ;
- ⑤ 4° À la huitième ligne de la première colonne du tableau du second alinéa du I de l'article L. 5842-4, les mots : « du C du I, » sont supprimés.
- ⑥ II. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ⑦ 1° Le 1° de l'article L. 1115-8-1 est abrogé ;
- ⑧ 2° Au III de l'article L. 1214-8-3, les mots : « , particulièrement dans les zones à faibles émissions mobilité, » sont supprimés ;
- ⑨ 3° Le quatrième alinéa de l'article L. 1215-6 est ainsi modifié :
- ⑩ a) À la fin de la première phrase, les mots : « des zones à faibles émissions mobilité mentionnées à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales » sont remplacés par les mots : « du fret ferroviaire » ;
- ⑪ b) La seconde phrase est supprimée.
- ⑫ III. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

- ⑬ a) Le dernier alinéa de l'article L. 228-3 est supprimé ;
- ⑭ b) Le deuxième alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 est supprimé.
- ⑮ IV. – L'article 135 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 est abrogé.

Article 16

- ① Lorsqu'un marché de travaux, de fournitures ou de services concerne un projet d'installation de production d'électricité renouvelable en mer d'une puissance supérieure à un seuil fixé par décret ou une étude associée à la réalisation d'une telle installation ou lorsqu'un marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par décret concerne un projet de création ou de modification d'un ouvrage du réseau public de transport d'électricité ou d'un poste de transformation entre les réseaux publics de transport et de distribution d'électricité associée à la réalisation d'une telle installation :
- ② 1° Les pouvoirs adjudicateurs mentionnés à l'article L. 1211-1 du code de la commande publique et les entités adjudicatrices mentionnées à l'article L. 1212-1 du même code peuvent, par dérogation à l'article L. 2113-10 dudit code, décider de ne pas l'allotir ;
- ③ 2° (*Supprimé*)
- ④ Les seuils mentionnés au premier alinéa du présent article ne peuvent être inférieurs à dix millions d'euros hors taxes.

Articles 16 bis A et 16 bis
(Supprimés)

Article 17

- ① I à III. – (*Supprimés*)
- ② IV. – Le code des postes et des communications électroniques est ainsi modifié :
- ③ 1° A Après le 9° du II de l'article L. 32-1, il est inséré un 9° bis ainsi rédigé :
- ④ « 9° bis Le respect par les opérateurs de communications électroniques de leurs obligations en matière de partage d'infrastructures ; »
- ⑤ 1° B Le II de l'article L. 34-9-1 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le premier alinéa du B est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il est justifié de la transmission du dossier d'information dans le cadre du dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme ou de la déclaration préalable. » ;
- ⑦ b) Le second alinéa du C est complété par une phrase ainsi rédigée : « Cet arrêté détermine, en outre, les éléments techniques et opérationnels pouvant justifier le choix de ne pas recourir à une solution de partage de site ou de pylône. » ;
- ⑧ c) La seconde phrase du D est ainsi modifiée :
- ⑨ – au début, les mots : « Dans les zones rurales et à faible densité d'habitation et de population définies par un décret pris après avis de l'Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse, » sont supprimés ;

- 10 – les mots : « également, pour information et à la demande du maire, » sont supprimés ;
- 11 1° L'article L. 34-9-1-1 est ainsi rédigé :
- 12 « Art. L. 34-9-1-1. – Toute personne qui, sans être elle-même opérateur de téléphonie mobile, se porte acquéreur ou conclut un contrat de bail, un contrat de cession de droits réels démembrés ou une convention d'occupation du domaine public ou devient titulaire d'un droit personnel portant sur la jouissance ou la réservation de tout emplacement accueillant ou destiné à accueillir une infrastructure supportant des antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques aux fins de fournir au public un service de communications électroniques fourni par un opérateur de téléphonie mobile est tenue, à peine de nullité du contrat ou de la convention conclu :
- 13 « 1° D'en informer par écrit le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent avant la conclusion de ce contrat ou de cette convention, dans le cas d'un emplacement qui accueille une telle infrastructure, ou, dans le cas d'un emplacement destiné à accueillir une nouvelle infrastructure, au plus tard au moment du dépôt, par l'acquéreur, par la partie à ce contrat ou à cette convention ou par le titulaire de ces droits, de la demande d'autorisation d'urbanisme ou, lorsque cette dernière n'est pas requise, avant le commencement des travaux ;
- 14 « 2° De joindre à cette information une attestation par laquelle un opérateur de téléphonie mobile s'engage à exploiter cette infrastructure d'accueil.
- 15 « Le présent article est d'ordre public. » ;
- 16 2° (*Supprimé*)
- 17 IV *bis*. – L'article L. 2241-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 18 « Toute cession d'immeubles ou de droits réels immobiliers par une commune ayant pour objet l'édification ou l'exploitation d'une infrastructure d'accueil d'éléments d'un réseau d'accès radioélectrique, au sens de l'article L. 32 du code des postes et des communications électroniques, peut être soumise à l'avis de l'autorité compétente de l'État. Le conseil municipal délibère au vu de cet avis, réputé donné à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la saisine de cette autorité. »
- 19 IV *ter*. – Après le cinquième alinéa de l'article L. 2125-4 du code général de la propriété des personnes publiques, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 20 « De même, pour les besoins de la couverture en services mobiles, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales peut admettre le titulaire d'une convention d'occupation du domaine public mentionnée aux articles L. 45-9, L. 46, L. 47 ou L. 47-1 du code des postes et des communications électroniques à se libérer de tout ou partie des sommes exigibles pour la durée de la convention qui lui a été accordée, sous réserve que cette convention précise le montant et les modalités de paiement de la redevance due. »
- 21 V. – Par dérogation à l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme, l'implantation d'installations radioélectriques peut être autorisée en discontinuité avec les agglomé-

mérations et villages existants par le représentant de l'État dans le département après avis conforme du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou, à défaut, du maire de la commune concernée et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, sous réserve des conditions cumulatives suivantes :

- 22 1° Être localisées à la distance la plus éloignée possible de la limite haute du rivage, compte tenu des difficultés techniques et de la configuration géographique des lieux, et en tout état de cause au-delà des espaces proches du rivage et d'une bande de cent mètres de la limite haute du rivage ;
- 23 2° Démontrer que la localisation de ces installations en discontinuité de l'urbanisation répond à une nécessité technique dûment justifiée ;
- 24 3° Démontrer que ces installations ne sont pas de nature à porter une atteinte significative à l'environnement et aux paysages, au regard de la topographie du secteur et des infrastructures de raccordement.
- 25 Sur les installations mentionnées au premier alinéa du présent V, les opérateurs recourent à une solution de partage de site ou de pylône dans les conditions prévues par les autorisations d'utilisation des fréquences radioélectriques qui leur sont attribuées.
- 26 Les autorités mentionnées au même premier alinéa se prononcent dans un délai de deux mois à compter de la transmission par le représentant de l'État dans le département du dossier de demande d'autorisation d'urbanisme portant sur l'implantation d'installations radioélectriques dans les conditions prévues au présent V. À défaut, leur avis est réputé favorable.
- 27 VI. – Les *b* et *c* du 1° B du IV sont applicables aux dossiers d'information transmis à compter de la publication de la présente loi.

Article 17 bis

- 1 I. – Après l'article L. 342-9 du code de l'énergie, il est inséré un article L. 342-9-1 ainsi rédigé :
- 2 « Art. L. 342-9-1. – À l'exception des cas où il est nécessaire d'entreprendre des travaux d'extension ou de renforcement du réseau de distribution d'électricité ou des travaux de génie civil importants, le délai de raccordement au réseau public de distribution des antennes de radiocommunication mobile relevant des obligations de couverture pesant sur les opérateurs au titre des autorisations d'utilisation des fréquences radioélectriques qui leur sont délivrées en application de l'article L. 42-1 du code des postes et des communications électroniques ne peut excéder cinq mois à compter de l'acceptation, par le demandeur, de la convention de raccordement. La proposition de convention de raccordement lui est adressée dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande complète.
- 3 « Un décret détermine les conditions dans lesquelles, en raison de contraintes techniques ou administratives particulières, il peut être dérogé au délai de raccordement prévu au premier alinéa.

- ④ « Le non-respect de ces délais donne lieu au versement d'indemnités selon un barème précisé par décret. Une fois liquidées, ces indemnités peuvent venir en déduction du montant de la contribution prévue à l'article L. 342-21. »
- ⑤ II. – Après l'article L. 111-11 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 111-11-1 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 111-11-1.* – L'article L. 111-11 n'est pas applicable aux demandes d'autorisation relatives au raccordement au réseau public de distribution des antennes de radiocommunication mobile présentées à compter de l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »

Article 17 ter A
(Supprimé)

Article 17 ter

- ① I. – Après l'article L. 33-6 du code des postes et des communications électroniques, sont insérés des articles L. 33-6-1 à L. 33-6-4 ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 33-6-1.* – Les branchements et infrastructures y afférentes des équipements propres nécessaires à l'adduction de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement sur les équipements publics de communications électroniques existants au droit du terrain, au sens de l'article L. 332-15 du code de l'urbanisme, réalisés à compter de la promulgation de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique appartiennent à la personne mentionnée au premier alinéa du I de l'article L. 34-8-3 du présent code dans les conditions prévues au 1° de l'article L. 33-6-3, ou à l'opérateur désigné dans le cadre de l'article L. 35-1 qui lui est substitué.
- ③ « La remise a lieu à la date effective de la réalisation de ces équipements et au plus tard à partir du moment où la personne mentionnée au même premier alinéa du I de l'article L. 34-8-3 est identifiée.
- ④ « *Art. L. 33-6-2.* – Par dérogation à l'article L. 33-6-1, lorsque des infrastructures et des réseaux de communications électroniques en fibre optique jusqu'à l'abonné sont établis et exploités sur leurs territoires par des collectivités territoriales et leurs groupements en application de l'article L. 1425-1 du code général des collectivités territoriales, les branchements et infrastructures y afférentes des équipements propres nécessaires à l'adduction de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement sur les équipements publics de communications électroniques existants au droit du terrain, au sens de l'article L. 332-15 du code de l'urbanisme, appartiennent à ces collectivités territoriales et leurs groupements.
- ⑤ « *Art. L. 33-6-3.* – La propriété des branchements et infrastructures y afférentes des équipements propres nécessaires à l'adduction de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement sur les équipements publics de communications électroniques existant au droit du terrain, au sens de l'article L. 332-15 du code de l'urbanisme réalisés jusqu'à la promulgation de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, lorsqu'elle n'a pas été revendiquée par une personne physique ou morale dans un délai d'un an à compter de cette publication, est établie comme suit :

- ⑥ « 1° La propriété des branchements et infrastructures y afférentes construits dans le cadre des missions du service universel visé à l'article L. 35-1 du présent code est présumée établie au profit de l'opérateur désigné pour la période au cours de laquelle ces équipements ont été réalisés, sans nécessité pour cet opérateur d'en revendiquer la propriété ;
- ⑦ « 2° La propriété des branchements et infrastructures y afférentes construits en dehors du cadre des missions du service universel mentionné à l'article L. 35-1 est présumée établie au profit des personnes visées aux articles L. 33-6-1 ou L. 33-6-2, selon les cas.
- ⑧ « *Art. L. 33-6-4.* – Le propriétaire des branchements et infrastructures y afférentes des équipements propres nécessaires à l'adduction de la construction, du terrain aménagé ou du lotissement sur les équipements publics de communications électroniques existant au droit du terrain, au sens de l'article L. 332-15 du code de l'urbanisme, en dehors du cas visé au 1° de l'article L. 33-6-3 du présent code, peut en demander le transfert au gestionnaire desdits équipements publics de communications électroniques. Ce transfert est réalisé dans les conditions définies à l'article L. 33-6-5.
- ⑨ « *Art. L. 33-6-5.* – La remise et le transfert prévus aux articles L. 33-6 à L. 33-6-4 sont effectués à titre gratuit, sans contrepartie d'aucune sorte, par un acte de transfert à titre gratuit dans un délai raisonnable à compter de la demande. Le bénéficiaire de la remise ou du transfert ne peut s'opposer à ceux-ci.
- ⑩ « Le maître d'ouvrage d'une extension entre le branchement d'adduction à partir du droit du terrain et les équipements publics de communications électroniques existants peut transférer cette extension dans les mêmes conditions. »
- ⑪ II. – L'article L. 332-15 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :
- ⑫ 1° A (*nouveau*) Au premier alinéa, le mot : « télécommunication » est remplacé par les mots : « communications électroniques » ;
- ⑬ 1° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑭ « En ce qui concerne les réseaux de communications électroniques, les équipements propres mentionnés au deuxième alinéa du présent article doivent être établis en vertu d'un titre d'occupation s'il y a lieu et font l'objet d'un transfert de propriété dans les conditions prévues aux articles L. 33-6-1 à L. 33-6-5 du code des postes et des communications électroniques. »

Article 18

- ① L'article L. 163-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Les deux premières phrases du second alinéa du I sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « Elles visent à éviter les pertes nettes de biodiversité pendant toute la durée des atteintes ou, à défaut, lorsque la complexité ou les délais nécessaires à leur mise en œuvre ne le permettent pas, à compenser les éventuelles pertes nettes intermédiaires dans un délai raisonnable, pertinent d'un point de vue écologique et indiqué dans

l'arrêté d'autorisation environnementale du projet, en visant, à l'expiration de ce délai le cas échéant, une absence de perte nette, voire un gain de biodiversité. » ;

- ③ 2° La seconde phrase du dernier alinéa du II est ainsi modifiée :
- ④ a) Le mot : « précise » est remplacé par le mot : « détermine » ;
- ⑤ b) À la fin, le mot : « alinéa » est remplacé par le mot : « article » .

.....

Articles 18 bis C, 18 bis D et 18 bis
(Supprimés)

.....

TITRE VIII

**SIMPLIFIER POUR ACCÉLÉRER
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
ET ÉCOLOGIQUE DE NOTRE ÉCONOMIE**

Article 19

- ① I. – Le code minier est ainsi modifié :
- ② 1° A L'article L. 114-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Après le mot : « extension », sont insérés les mots : « d'une concession ou » ;
- ④ b) Les mots : « ainsi que l'octroi, la prolongation et l'extension d'une concession » sont supprimés ;
- ⑤ c) Après le mot : « analyse », sont insérés les mots : « des enjeux environnementaux et, lorsqu'ils définissent le cadre de projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, d'une analyse » ;
- ⑥ 1° L'article L. 114-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa du I, les mots : « pour les recherches ou d'une étude de faisabilité environnementale, économique et sociale pour l'exploitation, » et les mots : « ou l'étude de faisabilité » sont supprimés ;
- ⑧ b) Les II et III sont ainsi rédigés :
- ⑨ « II. – La demande d'octroi, de prolongation ou d'extension d'une concession comportant le mémoire mentionné au I du présent article, à laquelle sont joints un avis environnemental et un avis économique et social ainsi que la réponse du demandeur à ces avis, est soumise pour avis aux communes, aux établissements publics de coopération intercommunale, au conseil départemental, au conseil régional, aux collectivités à statut particulier ou aux collectivités d'outre-mer concernés par le projet minier.
- ⑩ « Cette demande, complétée de l'ensemble des avis susmentionnés et, le cas échéant, expurgée des informations couvertes par le droit d'inventeur ou le droit de propriété industrielle du demandeur, fait l'objet d'une enquête publique réalisée dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.
- ⑪ « III. – La demande d'octroi, de prolongation ou d'extension d'un permis exclusif de recherches est soumise pour avis aux communes, aux établissements

publics de coopération intercommunale, au conseil départemental, au conseil régional, aux collectivités à statut particulier ou aux collectivités d'outre-mer concernés par le projet minier.

- ⑫ « Cette demande, le cas échéant expurgée des informations couvertes par le droit d'inventeur ou le droit de propriété industrielle du demandeur, fait l'objet d'une participation du public réalisée selon les modalités prévues à l'article L. 123-19-2 du code de l'environnement.
- ⑬ « Lorsque la demande est soumise à une analyse environnementale, économique et sociale, le mémoire mentionné au I du présent article est joint au dossier soumis aux collectivités territoriales et à la participation du public. » ;
- ⑭ c) (Supprimé)
- ⑮ 1° bis A L'article L. 114-3 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Au I, après le mot : « compte », sont insérés les mots : « , le cas échéant, » ;
- ⑰ b) Le III est ainsi modifié :
- ⑱ – la première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « lorsque la demande est soumise à une analyse environnementale, économique et sociale » ;
- ⑲ – au dernier alinéa, les mots : « l'étude de faisabilité environnementale, économique et sociale prévue » sont remplacés par les mots : « le mémoire environnemental, économique et social prévu » ;
- ⑳ 1° bis B Le premier alinéa de l'article L. 114-5-1 est ainsi modifié :
- ㉑ a) Les mots : « ou l'étude de faisabilité environnementale, économique et sociale, prévus » sont remplacés par les mots : « environnemental, économique et social prévu » ;
- ㉒ b) Le mot : « leur » est remplacé par le mot : « sa » ;
- ㉓ 1° bis C L'article L. 121-6 est abrogé ;
- ㉔ 1° bis Le second alinéa de l'article L. 123-2 est supprimé ;
- ㉕ 1° ter Les articles L. 123-8 et L. 123-10 sont abrogés ;
- ㉖ 1° quater Après le mot : « publique », la fin de l'article L. 123-15 est supprimée ;
- ㉗ 1° quinquies A Au début du second alinéa de l'article L. 124-2-3, les mots : « Les articles L. 121-6 et L. 122-3 s'appliquent » sont remplacés par les mots : « L'article L. 122-3 s'applique » ;
- ㉘ 1° quinquies B À la première phrase du II des articles L. 134-2-4 et L. 134-10, au second alinéa de l'article L. 142-2 et à la première phrase des articles L. 142-2-2 et L. 142-5, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;
- ㉙ 1° quinquies C L'article L. 132-1 est abrogé ;
- ㉚ 1° quinquies D Le second alinéa du I de l'article L. 132-3 est ainsi rédigé :
- ㉛ « Le mémoire environnemental, économique et social, les avis mentionnés au II de l'article L. 114-2 du présent code, la réponse du demandeur et, le cas échéant, le bilan de la concertation réalisée pendant la phase de développement engagée en application de l'article L. 142-1 sont joints au dossier soumis à l'enquête publique. » ;

- 32 1° *quinquies* L'article L. 133-7 est abrogé ;
- 33 1° *sexies* Après le mot : « unique », la fin de l'article L. 133-12 est ainsi rédigée : « réalisée dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement, sous réserve des deux derniers alinéas du I de l'article L. 181-10 du même code. » ;
- 34 1° *septies* Au début de l'intitulé du chapitre VI du titre III du livre I^{er}, sont ajoutés les mots : « L'exploration et » ;
- 35 1° *octies* À la première phrase de l'article L. 136-1, après le mot : « être », sont insérés les mots : « explorées et » ;
- 36 1° *nonies* À l'article L. 163-3, après les sixième et dernière occurrences du mot : « de », sont insérés les mots : « l'exploration ou de » ;
- 37 2° L'article L. 142-2-1 est ainsi modifié :
- 38 a) Après le mot : « reprises », sont insérés les mots : « , sans nouvelle mise en concurrence, » ;
- 39 b) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :
- 40 « Par dérogation, en cas de circonstances exceptionnelles liées à des aléas de la recherche minière indépendants du titulaire du titre entravant la mise en œuvre du programme de travaux arrêté lors de la délivrance du titre ou lors de la dernière période de prolongation et dûment justifiées par le titulaire, la validité d'un permis exclusif de recherches peut être prolongée au-delà de cette durée maximale de quinze ans.
- 41 « Cette prolongation exceptionnelle, d'au plus trois ans, est accordée sans nouvelle mise en concurrence, ni réduction de surface.
- 42 « La demande est adressée par le titulaire du permis à l'autorité compétente avant l'expiration du titre, dans un délai fixé par voie réglementaire. Le délai à l'expiration duquel le silence gardé par cette autorité vaut acceptation de la demande pour les permis exclusifs de recherches de substances autres que les hydrocarbures liquides ou gazeux est déterminé par voie réglementaire. » ;
- 43 3° L'article L. 152-2 est ainsi modifié :
- 44 a) Au premier alinéa, les mots : « un permis exclusif de recherches ou une concession » sont remplacés par les mots : « un titre minier » ;
- 45 b) Le second alinéa est ainsi rédigé :
- 46 « Le titre est accordé lorsque le détenteur du titre minier déjà attribué auquel il se superpose y donne son accord. Si, dans un délai fixé par voie réglementaire, un accord exprès n'est pas donné ou le silence est gardé par le titulaire de ce titre, le désaccord est tranché par le ministre chargé des mines. » ;
- 47 3° *bis* L'article L. 163-9 est ainsi modifié :
- 48 a) À la deuxième phrase du premier alinéa, les mots : « dossier de récolement » sont remplacés par les mots : « mémoire descriptif » ;
- 49 b) À la première phrase du deuxième alinéa, le mot « maximale » est supprimé ;
- 50 4° Le dernier alinéa de l'article L. 163-11 est ainsi modifié :
- 51 a) À la première phrase, après le mot : « code », sont insérés les mots : « ainsi que pour les usages mentionnés aux sections 5 et 6 du chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement » et, après la référence : « L. 153-15 », sont insérés les mots : « du présent code » ;
- 52 b) La dernière phrase est complétée par les mots : « ou d'un titre relatif au stockage géologique de dioxyde de carbone » ;
- 53 4° *bis* A Après l'article L. 164-1-2, il est inséré un article L. 164-1-3 ainsi rédigé :
- 54 « *Art. L. 164-1-3.* – Les activités géothermiques de minime importance, mentionnées à l'article L. 112-2, ne sont pas soumises à autorisation ou à déclaration au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement. Conformément au XI de l'article L. 212-1 du même code et au second alinéa de l'article L. 212-5-2 dudit code, les décisions applicables à ces activités sont compatibles ou rendues compatibles avec les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux mentionnés aux articles L. 212-1 à L. 212-11 du même code. » ;
- 55 4° *bis* Au premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 171-3, le mot : « caractérisée » est supprimé ;
- 56 5° L'article L. 252-1 est ainsi modifié :
- 57 a) À la première phrase, les mots : « le consentement » sont remplacés par les mots : « l'accord » ;
- 58 b) La seconde phrase est ainsi rédigée : « Si, dans un délai fixé par voie réglementaire, un accord exprès n'est pas donné ou le silence est gardé par le titulaire de ce titre, le désaccord est tranché par le ministre chargé des mines. » ;
- 59 5° *bis* À l'article L. 262-1, les mots : « à l'article L. 161-1, à l'article L. 161-2 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 161-1, L. 161-2 et L. 162-2 » ;
- 60 5° *ter* AA (*nouveau*) À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 312-5, la référence : « L. 132-1 » est remplacée par la référence : « L. 132-2 » ;
- 61 5° *ter* A À la première phrase de l'article L. 333-5, le mot : « dix » est remplacé par le mot : « trente » ;
- 62 5° *ter* Le chapitre I^{er} du titre unique du livre V est complété par un article L. 511-2 ainsi rédigé :
- 63 « *Art. L. 511-2.* – Les fonctionnaires et les agents mentionnés à l'article L. 511-1 recherchent et constatent les infractions prévues au présent code en quelque lieu qu'elles soient commises.
- 64 « Toutefois, ils sont tenus d'informer le procureur de la République, qui peut s'y opposer, avant d'accéder :
- 65 « 1° Aux établissements, aux locaux professionnels et aux installations dans lesquels sont réalisées des activités de production, de fabrication, de transformation, d'utilisation, de conditionnement, de stockage, de dépôt, de transport ou de commercialisation. Ils ne peuvent pénétrer dans ces lieux avant 6 heures et après 21 heures. En dehors de ces heures, ils y accèdent lorsque les locaux sont ouverts au public ou lorsqu'une des activités mentionnées au présent 1° est en cours ;

- 66 « 2° Aux véhicules, aux navires, aux bateaux et aux embarcations professionnels utilisés pour la détention, le transport, la conservation ou la commercialisation des matériaux ou de tout autre produit susceptibles d'être l'objet d'une infraction prévue au présent code.
- 67 « Les visites dans les domiciles et les locaux comportant des parties à usage d'habitation ne peuvent être commencées avant 6 heures et après 21 heures qu'avec l'assentiment de l'occupant ou, à défaut, qu'en présence d'un officier de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale relatives aux visites domiciliaires, aux perquisitions et aux saisies des pièces à conviction. L'assentiment fait l'objet d'une déclaration écrite de la main de l'intéressé ou, si celui-ci ne sait pas écrire, il en est fait mention au procès-verbal, ainsi que de son assentiment oral. » ;
- 68 5° *quater* À l'article L. 611-1-1, le mot : « , rend » est remplacé par les mots : « et, le cas échéant, les autorités coutumières mentionnées à l'article L. 621-9 rendent » ;
- 69 6° L'article L. 611-1-2 est ainsi modifié :
- 70 a) La première phrase est complétée par les mots : « et fixe les conditions d'occupation de l'emprise en cause ainsi que la redevance domaniale due au gestionnaire » ;
- 71 b) La seconde phrase est supprimée ;
- 72 7° Le premier alinéa de l'article L. 611-2-3 est ainsi modifié :
- 73 a) Les mots : « de l'État ou » sont supprimés ;
- 74 b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'acte octroyant l'autorisation d'exploitation sur le domaine public ou privé de l'État vaut, pour sa durée, autorisation d'occupation de ce domaine. » ;
- 75 7° *bis* L'intitulé de la sous-section 1 de la section 3 du chapitre I^{er} du titre II du livre VI est ainsi rédigé : « Participation du public et du grand conseil coutumier des populations amérindiennes et bushinenges » ;
- 76 7° *ter* L'article L. 621-10 est abrogé ;
- 77 8° L'article L. 621-22 est ainsi rédigé :
- 78 « *Art. L. 621-22.* – La délivrance de l'autorisation de recherches minières est accordée après mise en concurrence de la demande initiale et vaut autorisation d'occupation du domaine public ou privé de l'État. La durée de cette autorisation ne peut excéder deux ans. »
- 79 I *bis*. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- 80 1° Le deuxième alinéa de l'article L. 229-30 est ainsi modifié :
- 81 a) À la première phrase, les mots : « le consentement » sont remplacés par les mots : « l'accord » ;
- 82 b) La seconde phrase est ainsi rédigée : « Si, dans un délai fixé par voie réglementaire, un accord exprès n'est pas donné ou le silence est gardé par le titulaire de ce titre, le désaccord est tranché par le ministre chargé des mines. » ;
- 83 1° *bis* (*nouveau*) Au premier alinéa de l'article L. 229-44, la référence : « L. 132-1 » est remplacée par la référence : « L. 132-2 » ;
- 84 2° Au premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 512-17, le mot : « caractérisée » est supprimé.
- 85 II. – Lorsqu'une demande d'octroi, de prolongation ou d'extension d'une concession ou d'un permis exclusif de recherches est déposée entre le 1^{er} juillet 2024 et la promulgation de la présente loi, le pétitionnaire peut opter pour qu'elle soit instruite et délivrée en application de l'article L. 114-2 du code minier dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2022-1423 du 10 novembre 2022 portant diverses dispositions relatives au code minier ou dans sa rédaction résultant de la présente loi.

Article 19 bis A

- 1 I. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- 2 1° L'article L. 181-2 est ainsi modifié :
- 3 a) Le I est complété par un 20° ainsi rédigé :
- 4 « 20° Déclaration préalable mentionnée à l'article L. 411-1 du code minier, à l'exception des déclarations que le pétitionnaire indique vouloir effectuer de façon distincte de la procédure d'autorisation environnementale. » ;
- 5 b) Au premier alinéa du II, les mots : « et 7° » sont remplacés par les mots : « , 7° et 20° » ;
- 6 2° L'article L. 241-2 est ainsi modifié :
- 7 a) Les mots : « non destinés à un usage domestique en vue de la recherche, de la surveillance ou du prélèvement d'eau souterraine » sont remplacés par les mots : « en vue du prélèvement non destiné à un usage domestique, de la recherche ou de la surveillance des eaux souterraines, relevant de la déclaration mentionnée à l'article L. 411-1 du code minier, » ;
- 8 b) Après le mot : « exploitation », sont insérés les mots : « sont réalisées selon les règles édictées en application du 3° du II de l'article L. 211-2. Elles ».
- 9 II. – Le I de l'article L. 2224-9 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- 10 1° Le premier alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- 11 « I. – Tout prélèvement dans les eaux souterraines réalisé à des fins d'usage domestique de l'eau est déclaré dans le cadre de la déclaration du puits ou du forage prévue à l'article L. 411-1 du code minier.
- 12 « Tout prélèvement dans une eau de surface réalisé à des fins d'usage domestique de l'eau, hors consommation humaine, fait l'objet d'une déclaration au maire de la commune concernée. » ;
- 13 2° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- 14 a) Après le mot : « forage », sont insérés les mots : « en vue d'un prélèvement » ;
- 15 b) Les mots : « mentionnés au premier alinéa » sont remplacés par les mots : « relevant de la déclaration mentionnée au même article L. 411-1 » ;
- 16 3° À la première phrase du dernier alinéa, après le mot : « forage », sont insérés les mots : « en vue d'un prélèvement ».
- 17 III. – Le chapitre I^{er} du titre unique du livre IV du code minier est ainsi modifié :
- 18 1° L'article L. 411-1 est ainsi rédigé :

19 « Art. L. 411-1. – I. – Le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre ou l'entreprise de travaux exécutant un sondage, un forage, un puits, un ouvrage souterrain, un travail de fouille, quel qu'en soit l'objet, dont la profondeur dépasse dix mètres au-dessous de la surface du sol dépose une déclaration préalable auprès d'un organisme désigné par le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 411-4. Cet organisme informe l'autorité administrative compétente en matière de police.

20 « Par dérogation, lorsqu'il est exécuté pour la recherche, la surveillance ou le prélèvement temporaire ou permanent d'eau souterraine, le sondage, le forage, le puits, l'ouvrage souterrain ou le travail de fouille fait l'objet de la déclaration préalable mentionnée au premier alinéa du présent I, quelle qu'en soit la profondeur.

21 « L'autorité administrative compétente en matière de police pour les puits ou les forages réalisés à des fins d'usage domestique de l'eau, notamment ceux en vue de l'utilisation d'eau en vue de la consommation humaine à l'usage d'une famille, est le maire de la commune concernée. Dans les autres cas, l'autorité administrative compétente est définie par le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 411-4.

22 « II. – À l'issue des travaux, le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre ou l'entreprise de travaux en informe l'organisme mentionné au I du présent article selon des modalités définies par le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 411-4. » ;

23 2° Il est ajouté un article L. 411-4 ainsi rédigé :

24 « Art. L. 411-4. – Un décret en Conseil d'État définit les conditions d'application du présent chapitre, notamment celles concernant le contenu de la déclaration prévue à l'article L. 411-1 ainsi que les modalités d'information des autorités compétentes en matière de police et de celles qui en ont besoin dans l'exercice de leurs missions. Pour les usages domestiques, cette déclaration contient également les informations relatives aux prélèvements en application de l'article L. 2224-9 du code général des collectivités territoriales. »

25 IV. – Le III de l'article L. 1321-7 du code de la santé publique est ainsi modifié :

26 1° Les mots : « déclaration auprès du maire » sont remplacés par les mots : « la déclaration prévue à l'article L. 411-1 du code minier » ;

27 2° À la fin, les mots : « , dans les conditions prévues à l'article L. 2224-9 du code général des collectivités territoriales » sont supprimés.

28 V. – L'exploitant ou, à défaut, le propriétaire des sondages, des forages, des puits, des ouvrages souterrains ou des travaux de fouille pour la recherche, la surveillance ou le prélèvement temporaire ou permanent d'eau souterraine à des fins d'usage domestique existants à la date d'entrée en vigueur du présent article et n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration en application de l'article L. 2224-9 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction antérieure à la présente loi fournit, dans un délai d'un an à compter de cette date, la déclaration préalable prévue à l'article L. 411-1 du code minier.

29 VI. – Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État, et au plus tard le 31 décembre 2027.

Article 19 bis B (Supprimé)

Article 19 ter

1 Après le quinzième alinéa de l'annexe III de l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

2 « Office national des forêts ; ».

Article 20

1 I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

2 1° A (Supprimé)

3 1° À la première phrase du 3° de l'article L. 151-28, après le mot : « gabarit », sont insérés les mots : « , à la hauteur ou à l'emprise au sol » ;

4 2° Après le 4° de l'article L. 152-5, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

5 « 5° L'installation d'équipements de production d'énergie renouvelable, définie à l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'équipements de réseaux de chaleur ou de froid efficaces, au sens de la directive (UE) 2023/1791 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relative à l'efficacité énergétique et modifiant le règlement (UE) 2023/955 ;

6 « 6° L'installation de revêtements réfléchissants en toiture. »

7 II. – (Supprimé)

Article 20 bis AA

1 Le IV de l'article L. 171-4 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

2 1° Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

3 « Lorsque, en raison des caractéristiques des bâtiments concernés, la pose d'un revêtement réfléchissant en toiture est susceptible de permettre des économies d'énergie, l'autorité compétente en matière d'autorisation d'urbanisme peut, à l'occasion de la décision motivée mentionnée au premier alinéa du présent IV, conditionner tout ou partie de ces exonérations à l'intégration d'un revêtement réfléchissant en toiture. » ;

4 2° (nouveau) Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

5 « Les critères relatifs aux exonérations prévues au présent IV et les conditions dans lesquelles l'autorité compétente peut les conditionner à l'intégration d'un revêtement réfléchissant en toiture sont précisés par décret en Conseil d'État. Un arrêté du ministre chargé de la construction fixe les caractéristiques minimales que doivent respecter ces revêtements. »

Article 20 bis ABA
(Supprimé)

.....

Article 20 bis AC

- ① 1° Le paragraphe 1 de la sous-section 1 de la section 4 du chapitre I^{er} du titre V du livre I^{er} du code de l'urbanisme est complété par un article L. 151-13-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 151-13-1. – I. – Nonobstant le II de l'article L. 151-11, est autorisée dans les zones agricoles, y compris hors des zones mentionnées à l'article L. 151-13, dès lors que le plan local d'urbanisme ou le document en tenant lieu ne s'y oppose pas, l'installation d'une résidence démontable constituant l'habitat permanent d'un exploitant agricole bénéficiant du statut d'actif agricole au sens de l'article L. 311-2 du code rural et de la pêche maritime, sous réserve que cette résidence accueille le siège de son exploitation, qu'elle ne compromette pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site, et qu'elle soit distante d'au moins 20 mètres des limites des parcelles adjacentes, lorsque ces dernières n'appartiennent pas au même propriétaire.
- ③ « L'installation est autorisée après avis conforme de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Elle est accordée pour une durée maximale de cinq ans et ne peut être renouvelée.
- ④ « Seule l'installation d'une résidence par exploitation peut être autorisée.
- ⑤ « La résidence ne peut, ni en partie, ni en totalité, être offerte à la location à un tiers. Elle ne peut faire l'objet d'aucun changement de destination. »
- ⑥ 2° et 3° (Supprimés)

Article 20 bis A
(Supprimé)

.....

Article 20 bis
(Supprimé)

Article 21

- ① L'article L. 446-1 du code de l'énergie est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « L'autorité compétente peut prévoir, dans le cahier des charges de l'appel d'offres, que les producteurs de biogaz dont les installations respectent les critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre mentionnés aux articles L. 281-5 et L. 281-6 sont réputés satisfaire le critère du bilan carbone mentionné au premier alinéa du présent article. »

Article 21 bis A

- ① I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° La troisième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 133-7 est supprimée ;

- ③ 1° bis L'article L. 134-18 est ainsi modifié :
- ④ a) La première phrase du premier alinéa est ainsi modifiée :
- ⑤ – après le mot : « intervenant », sont insérés les mots : « , directement ou indirectement, » ;
- ⑥ – les quatre occurrences du mot : « naturel » sont supprimées ;
- ⑦ b) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Dans ce cadre, elle a le droit d'accès à la comptabilité des entreprises exerçant directement ou indirectement une activité dans le secteur de l'électricité et du gaz, quel qu'en soit le support. » ;
- ⑧ c) Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑨ « Les personnes saisies d'une demande d'information ou entendues en application du présent article sont tenues de fournir des renseignements complets, exacts et non dénaturés dans les délais impartis.
- ⑩ « La Commission de régulation de l'énergie peut désigner toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise. » ;
- ⑪ 2° L'article L. 134-25 est ainsi modifié :
- ⑫ a) Au premier alinéa, les mots : « soit d'office, soit à la demande du ministre chargé de l'énergie, du président de la Commission de régulation de l'énergie, d'une organisation professionnelle, d'une association agréée d'utilisateurs ou de toute autre personne concernée, » sont supprimés ;
- ⑬ b) Au deuxième alinéa, les mots : « , soit d'office, soit à la demande du ministre chargé de l'énergie, ou à la demande du président de la Commission de régulation de l'énergie, » sont supprimés ;
- ⑭ c) Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ⑮ – les mots : « , soit d'office, soit à la demande du ministre chargé de l'énergie, d'une organisation professionnelle, du président de la Commission de régulation de l'énergie, de l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie instituée par le règlement (UE) 2019/942 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 instituant une agence de l'Union européenne pour la coopération des régulateurs de l'énergie ou de toute autre personne concernée, » sont supprimés ;
- ⑯ – la référence : « L. 134-26 » est remplacée par la référence : « L. 134-27 » ;
- ⑰ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il peut également sanctionner un acteur de marché qui, pour répondre à une demande formulée pour l'application des mécanismes d'équilibrage mentionnés aux articles L. 321-10 à L. 321-17-2, propose sans justification une offre à un prix excessif au regard des prix offerts par cet acteur sur les marchés de l'électricité. » ;
- ⑱ d) Sont ajoutés cinq alinéas ainsi rédigés :
- ⑲ « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut également sanctionner les manquements d'un gestionnaire, d'un opérateur, d'un exploitant ou d'un utilisateur d'un réseau, d'un ouvrage ou d'une installation mentionnés à l'article L. 134-19 à une disposition législative ou réglementaire relative à l'accès auxdits réseaux, ouvrages et installations ou à leur utilisation.

- 20 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut sanctionner les manquements d'un gestionnaire, d'un opérateur, d'un exploitant ou d'un utilisateur d'un réseau à une délibération prise par la Commission de régulation de l'énergie, y compris à une règle d'imputation, à un périmètre ou à un principe approuvés par cette commission en application de la section 6 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du présent livre.
- 21 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut également sanctionner tout abus du droit d'accès régulé à l'électricité nucléaire historique et toute entrave à l'exercice de ce droit.
- 22 « Est regardé comme un abus du droit d'accès régulé à l'électricité nucléaire historique tout achat d'électricité nucléaire historique dans le cadre du dispositif d'accès régulé à celle-ci sans intention de constituer un portefeuille de clients y ouvrant droit, en particulier tout achat de quantités d'électricité nucléaire historique excédant substantiellement celles nécessaires à l'approvisionnement de sa clientèle et sans rapport avec la réalité du développement de son activité et les moyens consacrés à celui-ci, et plus généralement toute action participant directement ou indirectement au détournement des capacités d'électricité nucléaire historique à prix régulé.
- 23 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut également sanctionner toute personne qui ne s'est pas conformée dans les délais requis à l'une de ses décisions de règlement de différend ou à des mesures conservatoires adoptées en application des articles L. 134-20 ou L. 134-22. » ;
- 24 3° L'article L. 134-25-1 est abrogé ;
- 25 4° L'article L. 134-26 est abrogé ;
- 26 4° *bis* Au premier alinéa de l'article L. 134-27, les mots : « par le membre désigné en application de l'article L. 134-25-1 » sont supprimés ;
- 27 5° À l'article L. 134-31, les mots : « par le membre désigné en application de l'article L. 134-25-1 » sont remplacés par les mots : « et de son droit à se taire par le collège » ;
- 28 6° À l'article L. 134-28, les mots : « , sur saisine des parties au règlement de différend, du ministre chargé de l'énergie, du président de la Commission de régulation de l'énergie, d'une organisation professionnelle, d'une association agréée d'utilisateurs ou de toute autre personne concernée, » sont supprimés ;
- 29 7° L'article L. 134-29 est ainsi modifié :
- 30 a) Au premier alinéa, après la première occurrence du mot : « informations », sont insérés les mots : « , notamment celles mentionnées à l'article L. 134-18 » ;
- 31 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 32 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut également, après une procédure contradictoire, prononcer les sanctions prévues à l'article L. 134-27 à l'encontre de toute personne qui, dans le cadre d'une enquête ou d'un contrôle effectués en application des articles L. 135-3 à L. 135-11, s'oppose de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents désignés à l'article L. 135-3 sont chargés ou refuse de leur communiquer les éléments mentionnés aux articles L. 135-4 et L. 135-5. Lorsqu'il est fait application du présent alinéa, la personne concernée ne peut faire l'objet de poursuites pénales en application des articles L. 135-14 à L. 135-16 au titre des mêmes faits. » ;
- 33 8° Après l'article L. 134-30, il est inséré un article L. 134-30-1 ainsi rédigé :
- 34 « *Art. L. 134-30-1. – I. –* Le collège de la Commission de régulation de l'énergie peut être saisi d'une demande de sanction pour les manquements mentionnés aux articles L. 134-25 à L. 134-29 et L. 335-7 par le ministre chargé de l'énergie, par une organisation professionnelle, par une association agréée d'utilisateurs, par l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie instituée par le règlement (UE) 2019/942 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 instituant une agence de l'Union européenne pour la coopération des régulateurs de l'énergie, par une partie à une procédure de règlement de différend ou de demande de mesures conservatoires ayant abouti à l'adoption d'une décision en application des articles L. 134-20 ou L. 134-22 ou par toute personne concernée.
- 35 « Le collège de la Commission de régulation de l'énergie peut également se saisir de tout fait susceptible de justifier l'engagement d'une procédure de sanction.
- 36 « Lorsque le collège de la Commission de régulation de l'énergie décide d'engager une procédure de sanction, il notifie les griefs à la personne mise en cause, qui peut consulter le dossier et présenter ses observations. Sous réserve de la mise en œuvre de la procédure de composition administrative prévue au II du présent article, il transmet une copie de la notification des griefs au comité de règlement des différends et des sanctions.
- 37 « Lorsque le collège de la Commission de régulation de l'énergie décide de ne pas engager une procédure de sanction, il peut communiquer à la personne concernée une lettre d'observations sur les faits en cause. Il peut décider de rendre cette lettre publique.
- 38 « Lors de la séance du comité de règlement des différends et des sanctions, un membre du collège de la Commission de régulation de l'énergie est chargé de présenter ses observations au soutien du grief notifié. Il peut proposer une sanction. Il peut être assisté ou représenté par les agents de la Commission de régulation de l'énergie. Il n'assiste pas au délibéré.
- 39 « II. – Le collège de la Commission de régulation de l'énergie peut, en même temps qu'il notifie les griefs, adresser à la personne mise en cause une proposition d'entrée en voie de composition administrative.
- 40 « Cette proposition suspend le délai fixé à l'article L. 134-33.
- 41 « Le collège de la Commission de régulation de l'énergie et la personne mise en cause arrêtent les termes d'un accord dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la proposition par la personne mise en cause. Si aucun accord n'est conclu dans ce délai, la procédure prévue au I du présent article s'applique.
- 42 « L'accord peut prévoir le versement à l'État par la personne mise en cause d'une somme dont le montant maximal est celui de la sanction pécuniaire encourue au titre du 2° de l'article L. 134-27. Il peut également prévoir toute mesure de nature à faire cesser le manquement reproché ou à prévenir un nouveau manquement.

- 43 « L'accord est soumis au collège puis, s'il est validé par celui-ci, au comité de règlement des différends et des sanctions, qui peut décider de l'homologuer. Cet accord peut également prévoir que son existence sera rendue publique après son homologation, le cas échéant, par le comité de règlement des différends et des sanctions.
- 44 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut décider de rendre publique sa décision d'homologation ou de refus d'homologation.
- 45 « En l'absence d'accord homologué, le collège transmet la notification des griefs au comité de règlement des différends et des sanctions, qui fait application des articles L. 134-25 et L. 134-27.
- 46 « La décision du collège de ne pas valider l'accord et celle du comité de règlement des différends et des sanctions de ne pas homologuer l'accord sont soumises aux voies de recours prévues à l'article L. 134-34.
- 47 « Le comité de règlement des différends et des sanctions peut sanctionner le non-respect, par la personne mise en cause, d'un accord homologué.
- 48 « III. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie. » ;
- 49 9° À l'article L. 134-33, les mots : « , ni se saisir » sont supprimés ;
- 50 10° Au second alinéa de l'article L. 134-34, après le mot : « administrative, », sont insérés les mots : « par la personne sanctionnée ou, après accord du collège, par le président de la Commission de régulation de l'énergie » ;
- 51 11° Après l'article L. 135-3, il est inséré un article L. 135-3-1 ainsi rédigé :
- 52 « *Art. L. 135-3-1.* – Les agents mentionnés à l'article L. 135-3 peuvent, pour l'accomplissement de leurs missions, se faire communiquer tout document, quel qu'en soit le support.
- 53 « Ils peuvent convoquer et entendre toute personne susceptible de contribuer à leur information. Toute personne convoquée ou entendue a le droit de se faire assister d'un conseil de son choix.
- 54 « Les personnes saisies d'une demande d'information adressée en application du premier alinéa du présent article ou entendues en application du deuxième alinéa sont tenues de fournir des renseignements complets, exacts et non dénaturés, dans les délais impartis.
- 55 « Le secret professionnel ne peut être opposé aux agents de la Commission de régulation de l'énergie agissant dans le cadre des pouvoirs qui leur sont conférés par le présent article. » ;
- 56 12° La première phrase du premier alinéa de l'article L. 135-4 est complétée par les mots : « ou qui relèvent d'une personne intervenant directement ou indirectement sur les marchés de l'électricité et du gaz ».
- 57 II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} décembre 2026.
- 58 Il est applicable aux procédures pour lesquelles une saisine du comité de règlement des différends et des sanctions est enregistrée à la date de l'entrée en vigueur de ce décret.
- 59 Le dernier alinéa du c du 2° et le 7° du I du présent article s'appliquent aux faits commis après leur entrée en vigueur.

Article 21 bis

1 Le chapitre VI du titre IV du livre IV du code de l'énergie est complété par une section 14 ainsi rédigée :

2 « Section 14

3 « **Fonds de garantie pour le développement de projets de biogaz**

4 « *Art. L. 446-60.* – L'exploitant d'une installation de production de biogaz bénéficiant d'un contrat d'obligation d'achat mentionné à l'article L. 446-4, lauréat d'un appel d'offres mentionné à l'article L. 446-5 ou détenteur d'un certificat de production de biogaz mentionné à la section 9 du présent chapitre peut adhérer à un fonds de garantie destiné à compenser une partie des pertes financières qui résulteraient de l'annulation par le juge administratif d'une autorisation environnementale délivrée en application du titre VIII du livre I^{er} du code de l'environnement. Cette adhésion a lieu avant le début des travaux de construction de l'installation et après la délivrance de l'autorisation environnementale ou du permis de construire par l'autorité compétente.

5 « Constituent des pertes financières, au sens du premier alinéa du présent article, les dépenses engagées pour l'approvisionnement et la construction et les éventuels frais annexes, notamment financiers, y afférents par les sociétés par actions régies par le livre II du code de commerce ou par le titre II du livre V de la première partie du code général des collectivités territoriales ainsi que par les sociétés coopératives constituées sous la forme de sociétés par actions ou de sociétés à responsabilité limitée, régies par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, constituées pour porter un ou plusieurs projets de production d'énergie renouvelable, au sens de l'article L. 211-2 du présent code.

6 « Pour l'accomplissement des missions du fonds de garantie, les sociétés y adhérant sont redevables d'une contribution financière dont le montant est établi en fonction de la puissance installée du projet.

7 « Les sociétés mentionnées au deuxième alinéa du présent article sont éligibles à la compensation du fonds de garantie après que la juridiction saisie a statué définitivement par une décision, rendue au fond, d'annulation de l'autorisation environnementale ou du permis de construire.

8 « Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions, les taux, les plafonds et les délais d'indemnisation pour les sociétés mentionnées au premier alinéa, ainsi que le montant de la contribution financière et les modalités de gestion du fonds de garantie. »

Article 21 ter
(Supprimé)

Article 21 quater A

Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article L. 541-10-21 du code de l'environnement, les mots : « Jusqu'au 1^{er} janvier 2026, » sont supprimés.

.....

Article 21 quinquies

- ① Le code de l'énergie est ainsi modifié :
- ② 1° A (nouveau) Le 2° de l'article L. 331-5 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour l'application du présent 2°, les communes ou leurs groupements sur le territoire desquels ont été définies des zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables mentionnées à l'article L. 141-5-3, peuvent conclure des marchés de fourniture d'énergie avec des installations présentes sur ces zones, dans les conditions définies par un décret en Conseil d'État. » ;
- ③ 1° Le 2° de l'article L. 441-6 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour l'application du présent 2°, les communes ou leurs groupements sur le territoire desquels ont été définies des zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables mentionnées à l'article L. 141-5-3, peuvent conclure des marchés de fourniture d'énergie avec des installations présentes sur ces zones, dans les conditions définies par un décret en Conseil d'État. »

TITRE IX

SIMPLIFIER POUR INNOVER

Article 22

- ① I. – Le code de la santé publique est ainsi modifié :
- ② 1° AAA Le dernier alinéa de l'article L. 1121-3 est ainsi modifié :
- ③ a) Après la première occurrence du mot : « contrôle », sont insérés les mots : « ou de l'assurance » ;
- ④ b) Les mots : « ce contrôle » sont remplacés par les mots : « ces activités » ;
- ⑤ c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque des composantes du contrôle ou de l'assurance de qualité sont effectuées à distance, elles respectent le règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ainsi que la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. » ;
- ⑥ 1° AA L'article L. 1121-13 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

- ⑧ b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Le lieu peut être un lieu de soins ou un autre lieu d'exercice des professionnels de santé, dont le domicile du patient, ou un autre lieu de proximité nécessaire au parcours de la personne dans la recherche ainsi que tout autre lieu autorisé au titre du II du présent article. » ;
- ⑩ c) Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- ⑪ d) Après la référence : « L. 1121-1 », la fin de la première phrase du même deuxième alinéa est ainsi rédigée : « et que ces recherches nécessitent des actes autres que ceux pratiqués usuellement dans ce lieu. » ;
- ⑫ e) À la fin du troisième alinéa, les mots : « deuxième alinéa du présent article » sont remplacés par les mots : « premier alinéa du présent II » ;
- ⑬ 1° AB Après l'article L. 1121-16, il est inséré un article L. 1121-16-1 A ainsi rédigé :
- ⑭ « Art. L. 1121-16-1 A. – Un territoire de recherche est un regroupement coordonné d'acteurs agissant, dans le cadre de recherches mentionnées au présent titre, selon une stratégie qu'ils définissent par voie conventionnelle. » ;
- ⑮ 1° A L'article L. 1122-1 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ⑰ b) Après le onzième alinéa, il est inséré un II ainsi rédigé :
- ⑱ « II. – Lorsque la recherche, dans l'une de ses composantes, suppose la réutilisation de données de santé préalablement recueillies dans le cadre de la prise en charge habituelle du participant ou dans le cadre d'une précédente étude, le protocole présenté à l'avis du comité de protection des personnes prévoit, pour cette composante, que les personnes sont informées dans les conditions prévues aux articles 69 et 86 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et qu'elles peuvent exercer leurs droits, y compris d'opposition à la réutilisation de leurs données, dans les conditions prévues par la même loi et par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).
- ⑲ « Au sens du premier alinéa du présent II, on entend par composante un ensemble de personnes constituant tout ou partie d'un groupe de participants à la recherche. » ;
- ⑳ c) Au début du douzième alinéa, est ajoutée la mention : « III. – » ;
- ㉑ 1° B L'article L. 1124-1 est ainsi modifié :
- ㉒ aa) Au premier alinéa du III, les mots : « deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « premier alinéa du II » ;
- ㉓ a) La première phrase du premier alinéa du IV est ainsi modifiée :
- ㉔ – après la seconde occurrence du mot : « dispositions », sont insérés les mots : « des cinquième, sixième et dernier alinéas de l'article L. 1121-3 et » ;

- 25 – après la référence: « L. 1121-16 », est insérée la référence: « , L. 1121-16-1 A »;
- 26 – sont ajoutés les mots: « de même que les dispositions mentionnées au II de l'article L. 1122-1 »;
- 27 b) Il est ajouté un V ainsi rédigé:
- 28 « V. – Des recommandations de bonnes pratiques sont édictées par décision de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé. Ces recommandations sont conformes au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, notamment aux principes et aux lignes directrices de l'article 47. »;
- 29 1° CAA Le dernier alinéa de l'article L. 1125-6 est ainsi modifié:
- 30 a) La première phrase est ainsi modifiée:
- 31 – après la première occurrence du mot: « contrôle », sont insérés les mots: « ou de l'assurance »;
- 32 – à la fin, les mots: « ce contrôle » sont remplacés par les mots: « ces activités »;
- 33 b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée: « Lorsque des composantes du contrôle ou de l'assurance de qualité sont effectuées à distance, elles respectent le règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ainsi que la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »;
- 34 1° CAB Après le premier alinéa de l'article L. 1125-12, il est inséré un alinéa ainsi rédigé:
- 35 « Ce lieu peut être un lieu de soins ou un autre lieu d'exercice des professionnels de santé, dont le domicile du patient, ou un autre lieu de proximité nécessaire au parcours de la personne dans la recherche ainsi que tout autre lieu autorisé. »;
- 36 1° CA Après l'article L. 1125-14, il est inséré un article L. 1125-14-1 ainsi rédigé:
- 37 « Art. L. 1125-14-1. – Un territoire de recherche est un regroupement coordonné d'acteurs agissant, dans le cadre de recherches mentionnées au présent titre, selon une stratégie qu'ils définissent par voie conventionnelle. »;
- 38 1° C Après le premier alinéa de l'article L. 1125-17, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés:
- 39 « Par dérogation au premier alinéa du présent article, lorsque l'investigation clinique, dans l'une de ses composantes, suppose la réutilisation de données préalablement recueillies dans le cadre de la prise en charge du participant ou dans le cadre d'une précédente étude, le protocole présenté à l'avis du comité de protection des personnes prévoit, pour cette composante, que les personnes sont informées dans les conditions prévues aux articles 69 et 86 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et qu'elles peuvent exercer leurs droits, y compris d'opposition à la réutilisation de leurs données, dans les conditions prévues par la même loi et par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données, dans les conditions prévues par la même loi et par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).
- 40 « Au sens du deuxième alinéa du présent article, on entend par composante un ensemble de personnes constituant tout ou partie d'un groupe de participants à la recherche. »;
- 41 1° DAA Le dernier alinéa de l'article L. 1126-5 est ainsi modifié:
- 42 a) La première phrase est ainsi modifiée:
- 43 – après la première occurrence du mot: « contrôle », sont insérés les mots: « ou de l'assurance »;
- 44 – à la fin, les mots: « ce contrôle » sont remplacés par les mots: « ces activités »;
- 45 b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée: « Lorsque des composantes du contrôle ou de l'assurance de qualité sont effectuées à distance, elles respectent le règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ainsi que la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »;
- 46 1° DAB Après le premier alinéa de l'article L. 1126-11, il est inséré un alinéa ainsi rédigé:
- 47 « Le lieu peut être un lieu de soins ou un autre lieu d'exercice des professionnels de santé, dont le domicile du patient, ou un autre lieu de proximité nécessaire au parcours de la personne dans la recherche ainsi que tout autre lieu autorisé. »;
- 48 1° DA Après l'article L. 1126-13, il est inséré un article L. 1126-13-1 ainsi rédigé:
- 49 « Art. L. 1126-13-1. – Un territoire de recherche est un regroupement coordonné d'acteurs agissant, dans le cadre de recherches mentionnées au présent titre, selon une stratégie qu'ils définissent par voie conventionnelle. »;
- 50 1° D L'article L. 1126-16 est ainsi modifié:
- 51 a) Après le premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés:
- 52 « Par dérogation au premier alinéa du présent article, lorsque cette étude de performance, dans l'une de ses composantes, suppose la réutilisation de données préalablement recueillies dans le cadre de la prise en charge du participant ou dans le cadre d'une précédente étude, le protocole présenté à l'avis du comité de protection des personnes prévoit, pour cette composante, que les personnes sont informées dans les conditions prévues aux articles 69 et 86 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et qu'elles peuvent exercer leurs droits, y compris d'opposition à la réutilisation de leurs données, dans les conditions prévues par la même loi et par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des

données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

53 « Au sens du deuxième alinéa du présent article, on entend par composante un ensemble de personnes constituant tout ou partie d'un groupe de participants à la recherche. » ;

54 b) Au deuxième alinéa, les mots : « à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa » ;

55 1° L'article L. 1221-12 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

56 « Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, le promoteur d'une recherche autorisée en application de l'article L. 1121-4, d'essais cliniques de médicaments régis par le règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, d'investigations cliniques de dispositifs médicaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE ou d'études des performances de dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission peut, au titre des fins scientifiques expressément visées par ces recherches, essais cliniques, investigations cliniques ou études des performances et dans le cadre de l'autorisation qui lui a été accordée, importer ou exporter du sang, ses composants ou leurs produits dérivés.

57 « Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, les organismes mentionnés à l'article L. 1243-3 dont la déclaration au titre du même article L. 1243-3 n'a pas fait l'objet d'une opposition de l'autorité compétente et ceux mentionnés à l'article L. 1243-4 ayant obtenu l'autorisation prévue au même article L. 1243-4 peuvent, dans le cadre de l'activité déclarée ou autorisée, importer ou exporter du sang, ses composants ou leurs produits dérivés à des fins scientifiques. » ;

58 2° L'article L. 1235-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

59 « Par dérogation au troisième alinéa du présent article, le promoteur d'une recherche autorisée en application de l'article L. 1121-4, d'essais cliniques de médicaments régis par le règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, d'investigations cliniques de dispositifs médicaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE ou d'études des performances de dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/746

du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission peut, au titre des fins scientifiques expressément visées par ces recherches, essais cliniques, investigations cliniques ou études des performances, et dans le cadre de l'autorisation qui lui a été accordée, importer ou exporter des organes.

60 « Par dérogation au troisième alinéa du présent article, les organismes mentionnés à l'article L. 1243-3 dont la déclaration au titre du même article L. 1243-3 n'a pas fait l'objet d'une opposition de l'autorité compétente et ceux mentionnés à l'article L. 1243-4 ayant obtenu l'autorisation prévue au même article L. 1243-4 peuvent, dans le cadre de l'activité déclarée ou autorisée, importer ou exporter des organes à des fins scientifiques. » ;

61 2° *bis* L'article L. 1243-3 est ainsi modifié :

62 a) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;

63 b) Au quatrième alinéa, les mots : « et, le cas échéant, le directeur général de l'agence régionale de santé territorialement compétent peuvent » sont remplacés par le mot : « peut » ;

64 c) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

65 – à la première phrase, les mots : « et, pour les organismes relevant de sa compétence, le directeur général de l'agence régionale de santé peuvent » sont remplacés par le mot : « peut » et le mot : « leur » est remplacé par le mot : « lui » ;

66 – au début de la seconde phrase, les mots : « Ils peuvent » sont remplacés par les mots : « Il peut » ;

67 3° L'avant-dernier alinéa du même article L. 1243-3 est ainsi modifié :

68 a) Après le mot : « humaine », sont insérés les mots : « définie à l'article L. 1121-1, d'essais cliniques de médicaments régis par le règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, d'investigations cliniques de dispositifs médicaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE ou d'études des performances de dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission » ;

69 b) Sont ajoutés les mots : « , essais cliniques, investigations cliniques ou études des performances » ;

70 4° L'article L. 1243-4 est ainsi modifié :

71 a) La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;

72 b) Le second alinéa est ainsi rédigé :

- 73 « Les activités prévues au premier alinéa exercées dans le cadre d'une recherche impliquant la personne humaine définie à l'article L. 1121-1, dans le cadre d'essais cliniques de médicaments régis par le règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, dans le cadre d'investigations cliniques de dispositifs médicaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE ou dans le cadre d'études des performances de dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont régies par les dispositions spécifiques à ces recherches, ces essais cliniques, ces investigations cliniques ou ces études des performances. » ;
- 74 5° L'article L. 1245-5-1 est complété par un III ainsi rédigé :
- 75 « III. – Par dérogation au dernier alinéa des I et II, lorsque les tissus, les cellules et leurs dérivés issus du corps humain sont destinés à être utilisés dans le cadre de recherches mentionnées à l'article L. 1121-1, dans le cadre d'essais cliniques de médicaments régis par le règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, dans le cadre d'investigations cliniques de dispositifs médicaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE ou dans le cadre d'études des performances de dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* mentionnés à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission, l'autorisation de la recherche vaut autorisation d'importation ou d'exportation de ces tissus, de ces cellules et de leurs dérivés issus du corps humain.
- 76 « Par dérogation au dernier alinéa des I et II du présent article, les organismes mentionnés à l'article L. 1243-3 dont la déclaration au titre du même article L. 1243-3 n'a pas fait l'objet d'une opposition de l'autorité compétente et ceux mentionnés à l'article L. 1243-4 ayant obtenu l'autorisation prévue au même article L. 1243-4 peuvent, dans le cadre de l'activité déclarée ou autorisée, importer ou exporter des tissus, des cellules et leurs dérivés issus du corps humain à des fins scientifiques. » ;
- 77 6° L'article L. 1522-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 78 « L'article L. 1221-12 y est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre. » ;
- 79 7° L'article L. 1522-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 80 « Pour l'application de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 1221-12, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements. » ;
- 81 8° L'article L. 1522-7 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- 82 « L'article L. 1235-1 y est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique.
- 83 « Pour l'application de l'avant-dernier alinéa du même article L. 1235-1, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements. » ;
- 84 9° L'article L. 1522-8 est ainsi modifié :
- 85 aa) Au 2°, la référence : « L. 1243-3, » est supprimée ;
- 86 a) Après le même 2°, il est inséré un 2° *bis* ainsi rédigé :
- 87 « 2° *bis* Les articles L. 1243-3, L. 1243-4 et L. 1245-5-1 y sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique ; »
- 88 b) Sont ajoutés des 4° et 5° ainsi rédigés :
- 89 « 4° Pour l'application de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 1243-3, du second alinéa de l'article L. 1243-4 et du III de l'article L. 1245-5-1, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif

aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements ;

- 90 « 5° L'article L. 1245-5 est applicable à Wallis et Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° 2017-220 du 23 février 2017 ratifiant l'ordonnance n° 2016-966 du 15 juillet 2016 portant simplification de procédures mises en œuvre par l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé et comportant diverses dispositions relatives aux produits de santé. » ;
- 91 10° L'article L. 1542-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 92 « L'article L. 1221-12 y est applicable dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre. » ;
- 93 11° L'article L. 1542-3 est complété par un 4° ainsi rédigé :
- 94 « 4° À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 1221-12, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements. » ;
- 95 12° L'article L. 1542-5 est ainsi modifié :
- 96 a) Au premier alinéa, les mots : « L. 1235-1, à l'exception du dernier alinéa, » sont supprimés ;
- 97 b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 98 « L'article L. 1235-1 est applicable en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la

vie économique, à l'exclusion des deux premiers alinéas et sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre. » ;

- 99 13° l'article L. 1542-6 est complété par un 7° ainsi rédigé :
- 100 « 7° À l'avant-dernier alinéa de l'article L. 1235-1, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements. » ;
- 101 14° L'article L. 1542-8 est ainsi modifié :
- 102 a) Au premier alinéa, les mots : « L. 1245-6 et » sont remplacés par les mots : « L. 1245-5 et L. 1245-6, » ;
- 103 b) Le quatrième alinéa est ainsi rédigé :
- 104 « L'article L. 1241-3 est applicable en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la même loi. » ;
- 105 c) Avant le dernier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- 106 « Les articles L. 1243-3 et L. 1243-4 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve des adaptations prévues aux 2° et 3° de l'article L. 1542-10.
- 107 « Le III de l'article L. 1245-5-1 est applicable en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique, sous réserve des adaptations prévues à l'article L. 1542-12. » ;
- 108 14° *bis* Le I des articles L. 1521-5 et L. 1541-4 est ainsi modifié :
- 109 a) Le tableau du deuxième alinéa est ainsi modifié :
- 110 – la quatrième ligne est ainsi rédigée :
- 111

«

L. 1121-3	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

» ; 113

- 112 – la quinzième ligne est ainsi rédigée :

«

L. 1121-13	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

» ;

114 – après la dix-huitième ligne, est insérée une ligne | 115
ainsi rédigée :

<<

L. 1121-16-1 A	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
----------------	--

>> ;

116 *b et c) (Supprimés)* | 118 – la cinquième ligne est ainsi rédigée :

117 *d)* Le tableau du dernier alinéa est ainsi modifié: | 119

<<

L. 1126-5	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

>> ;

120 – la onzième ligne est ainsi rédigée : | 121

<<

L. 1126-11	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

>> ;

122 – après la treizième ligne, est insérée une ligne ainsi | 123
rédigée :

<<

L. 1126-13-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
--------------	--

>> ;

124 – la seizième ligne est ainsi rédigée : | 125

<<

L. 1126-16	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

>> ;

126 14° *ter (nouveau)* Le I de l'article L. 1521-5 est ainsi | 127 *a)* La première ligne du tableau du troisième alinéa est
modifié : ainsi rédigée :

128

<<

L. 1122-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

>> ;

129 *b)* Le tableau de l'avant-dernier alinéa est ainsi | 131
modifié :

130 – la première ligne est ainsi rédigée :

<<

L. 1124-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

>> ;

132 – la septième ligne est ainsi rédigée : | 133

<<

L. 1125-6	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

>> ;

134 – la treizième ligne est ainsi rédigée : | 135

«

L. 1125-12	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

» ;

136 – après la quinzième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée : | 137

«

L. 1125-14-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
--------------	--

» ;

138 – la dix-huitième ligne est ainsi rédigée : | 139

«

L. 1125-17	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

» ;

140 14° *quater (nouveau)* Le I de l'article L. 1541-4 est ainsi modifié : | 141 a) La vingt-deuxième ligne du tableau du deuxième alinéa est ainsi rédigée :
 142

«

L. 1122-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

» ;

143 b) Le tableau du quatrième alinéa est ainsi rédigé : | 144

«

L. 1124-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

» ;

145 c) Le tableau de l'avant-dernier alinéa est ainsi modifié : | 147

146 – la sixième ligne est ainsi rédigée :

«

L. 1125-6	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
-----------	--

» ;

148 – la douzième ligne est ainsi rédigée : | 149

«

L. 1125-12	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

» ;

150 – après la quatorzième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée : | 151

«

L. 1125-14-1	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
--------------	--

» ;

152 – la dix-septième ligne est ainsi rédigée : | 153

<<

L. 1125-17	Loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
------------	--

>>

- 154 15° L'article L. 1542-10 est ainsi modifié :
- 155 a) Après le *a* du 2°, il est inséré un *a bis* ainsi rédigé :
- 156 « *a bis* Pour l'application de l'avant-dernier alinéa, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements ; »
- 157 b) Après le *a* du 3°, il est inséré un *a bis* ainsi rédigé :
- 158 « *a bis* Pour l'application du second alinéa, les références au règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, au règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et au règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en application des mêmes règlements ; »
- 159 16° Le *b* de l'article L. 1542-12 est ainsi modifié :
- 160 a) Au début du premier alinéa, les mots : « L'article L. 1245-5 » sont remplacés par les mots : « Le III de l'article L. 1245-5-1 » ;
- 161 *a bis* (*nouveau*) Au début du deuxième alinéa, la mention : « Art. L. 1245-5 » est remplacée par la mention : « III. – » ;
- 162 b) Le dernier alinéa est ainsi rédigé :
- 163 « Par dérogation au deuxième alinéa, lorsque les tissus, les cellules et leurs dérivés issus du corps humain sont destinés à être utilisés dans le cadre de recherches mentionnées à l'article L. 1121-1 ou d'essais cliniques de médicaments régis par les règles applicables en métropole en application du règlement (UE) n° 536/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux essais cliniques de médicaments à usage humain et abrogeant la directive 2001/20/CE, du règlement (UE) 2017/745 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux, modifiant la directive 2001/83/CE, le règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 1223/2009 et abrogeant les directives du Conseil 90/385/CEE et 93/42/CEE et du règlement (UE) 2017/746 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2017 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic *in vitro* et abrogeant la directive 98/79/CE et la décision 2010/227/UE de la Commission, l'autorisation de la recherche vaut autorisation d'importation ou d'exportation de ces dérivés, tissus et cellules issus du corps humain. »
- 164 II. – La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés est ainsi modifiée :
- 165 1° A Au 5° du I de l'article 21, la référence : « III » est remplacée par la référence : « IV » ;
- 166 1° Au premier alinéa de l'article 65, après le mot : « traitements », sont insérés les mots : « dans le domaine de la santé » ;
- 167 2° Le II de l'article 66 est ainsi rédigé :
- 168 « II. – Des référentiels adoptés par la Commission nationale de l'informatique et des libertés précisent les modalités de mise en œuvre des traitements en vue d'assurer, dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 précitée et de la présente loi, un équilibre entre la protection des données et les finalités d'intérêt public mentionnées au I du présent article, notamment en matière de développement de la recherche dans le domaine de la santé.
- 169 « Les référentiels sont élaborés à l'initiative de la Commission nationale de l'informatique et des libertés ou sur proposition du ministre chargé de la santé, du ministre chargé de la recherche ou d'organismes publics ou privés représentatifs des acteurs concernés, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État.
- 170 « La Commission nationale de l'informatique et des libertés élabore et publie une stratégie comportant une programmation des référentiels à adopter, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Cette programmation inclut notamment les catégories les plus usuelles de traitements. » ;
- 171 3° Le III du même article 66 est ainsi rédigé :
- 172 « III. – Les traitements sont conformes à l'un des référentiels mentionnés au II. Avant la mise en œuvre d'un traitement, son responsable adresse à la Commission nationale de l'informatique et des libertés une déclaration attestant de cette conformité.
- 173 « Une seule déclaration de conformité est nécessaire lorsqu'un responsable de traitement entend mettre en œuvre plusieurs traitements relevant d'un même référentiel. » ;
- 174 4° Au début du IV dudit article 66, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 175 « IV. – Un traitement qui n'est pas conforme à un référentiel mentionné au II peut, par dérogation au III, être mis en œuvre après autorisation de la Commission

nationale de l'informatique et des libertés. La demande d'autorisation est présentée dans les formes prévues à l'article 33. » ;

176 4° *bis* Le même article 66 est complété par un VI ainsi rédigé :

177 « VI. – Lorsqu'un responsable de traitement dispose d'une autorisation délivrée par la Commission nationale de l'informatique et des libertés ou a réalisé un engagement de conformité à un référentiel établi en application du II du présent article, le responsable de traitement disposant des données en question est tenu de les mettre à disposition, à l'exception de celles dont la communication porterait atteinte aux intérêts de la défense nationale, dans un délai de trois mois, renouvelable une fois. » ;

178 5° L'article 73 est ainsi rédigé :

179 « Art. 73. – Pour l'application de la présente sous-section, au titre des référentiels mentionnés au II de l'article 66, des méthodologies de référence sont adoptées par la Commission nationale de l'informatique et des libertés. » ;

180 6° L'article 76 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

181 « Par dérogation au 2° du présent article, les demandes d'autorisation relatives à des études ou à des évaluations ainsi qu'à des recherches n'impliquant pas la personne humaine et ayant fait l'objet d'un avis favorable d'un comité scientifique et éthique local peuvent être dispensées d'un avis préalable du comité éthique et scientifique pour les recherches, les études et les évaluations dans le domaine de la santé, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

182 « La composition du comité scientifique et éthique local mentionné à l'avant-dernier alinéa, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement respectent un cahier des charges établi au niveau national par un arrêté des ministres chargés de la santé et de la recherche pris après avis du comité éthique et scientifique pour les recherches, les études et les évaluations dans le domaine de la santé et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. » ;

183 7° Après le mot : « résultant », la fin de l'article 125 est ainsi rédigée : « de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »

184 III. – Le 4° *bis* du II du présent article entre en vigueur dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.

185 IV. – Le 4° *bis* du II n'est pas applicable aux recherches impliquant l'utilisation de données de santé relevant du ministère de la défense lorsque leur mise à disposition est susceptible de porter atteinte aux intérêts fondamentaux de la Nation.

Article 22 bis A

1 I. – Après l'article L. 1470-5 du code de la santé publique, il est inséré un article L. 1470-5-1 ainsi rédigé :

2 « Art. L. 1470-5-1. – I. – L'éditeur d'un service numérique en santé ayant pour objet la gestion des dossiers médicaux des patients d'un professionnel de

santé a l'obligation, dans le cas d'un changement d'éditeur, d'assurer le transfert de l'ensemble des données pour lesquelles le professionnel de santé est le responsable de traitement.

3 « Un décret définit le montant maximal des frais pouvant être facturés, le délai de remise des données ainsi que le régime de sanctions applicable.

4 « II. – Un référentiel de sécurité, d'interopérabilité et d'éthique, au sens de l'article L. 1470-5, définit les modalités techniques applicables aux transferts de données prévus au I du présent article. »

5 II. – (*Supprimé*)

Article 22 bis B

1 I. – (*Supprimé*)

2 II. – L'article L. 5126-5 du code de la santé publique est complété par un 5° ainsi rédigé :

3 « 5° Sous réserve d'une convention conclue entre le promoteur d'une recherche à finalité non commerciale relevant des 1° et 2° de l'article L. 1121-1 et l'établissement de santé ou, le cas échéant, le groupement de coopération sanitaire auquel elle est rattachée, la pharmacie à usage intérieur peut approvisionner en médicaments, en dispositifs médicaux ou en autres produits de santé le lieu de réalisation de la recherche. Un modèle de convention ainsi que les modalités de mise en œuvre du présent 5° sont définis par voie réglementaire. »

Article 22 bis C

1 L'article L. 5126-7 du code de la santé publique est ainsi modifié :

2 1° Le I est ainsi modifié :

3 a) La première phrase du premier alinéa est ainsi modifiée :

4 – après la référence : « L. 1121-1, », sont insérés les mots : « des essais cliniques de médicaments mentionnés à l'article L. 1124-1, » ;

5 – à la fin, le mot : « autorisée » est remplacé par le mot : « réalisée » ;

6 b) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

7 – à la première phrase, après la référence : « L. 1121-1, », sont insérés les mots : « d'essais cliniques de médicaments mentionnés à l'article L. 1124-1, » ;

8 – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ils peuvent faire l'objet d'une dispensation au domicile des participants par la pharmacie à usage intérieur si cette modalité est prévue dans le protocole de la recherche. » ;

9 2° (*nouveau*) Au II, après la référence : « L. 1121-1 », sont insérés les mots : « , des essais cliniques de médicaments mentionnés à l'article L. 1124-1 ».

Article 22 bis

1 Le code de la sécurité sociale est ainsi modifié :

2 1° L'article L. 161-37 est ainsi modifié :

- ③ a) Au trentième-deuxième alinéa, les mots : « et L. 165-1 du présent code » sont remplacés par les mots : « , L. 165-1 et L. 162-1-25 du présent code et L. 312-8 du code de l'action sociale et des familles » ;
- ④ b) Au trente-quatrième alinéa, les mots : « L. 165-1 et L. 161-37 du présent code » sont remplacés par les mots : « L. 162-1-25 et L. 165-1 du présent code et au présent article » et, après les mots : « produits de santé », sont insérés les mots : « et des actes » ;
- ⑤ 2° L'article L. 161-41 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ⑦ – à la première phrase, les mots : « et L. 161-37 » sont remplacés par les mots : « , L. 161-37 et L. 162-1-25 » ;
- ⑧ – la dernière phrase est ainsi rédigée : « Les attributions de ces commissions peuvent être exercées par le collègue. » ;
- ⑨ b) Le dernier alinéa est supprimé ;
- ⑩ 3° Le premier alinéa du II de l'article L. 162-1-7 est ainsi modifié :
- ⑪ a) Au début de l'avant-dernière phrase, sont ajoutés les mots : « Pour les actes à visée thérapeutique, » ;
- ⑫ b) Avant la dernière phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Pour les actes à visée diagnostique, pronostique ou prédictive, l'avis est rendu par la commission mentionnée à l'article L. 162-1-25. » ;
- ⑬ c) Au début de la dernière phrase, les mots : « Cet avis est » sont remplacés par les mots : « Ces avis sont » ;
- ⑭ 4° L'article L. 162-1-24 est ainsi modifié :
- ⑮ a) À la fin de la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « Haute Autorité de santé » sont remplacés par les mots : « commission mentionnée à l'article L. 162-1-25 » ;
- ⑯ b) Au dernier alinéa, les deux occurrences des mots : « Haute Autorité de santé » sont remplacées par les mots : « commission mentionnée à l'article L. 162-1-25 » et, après le mot : « alinéa », sont insérés les mots : « du présent article » ;
- ⑰ 5° Après le même article L. 162-1-24, il est inséré un article L. 162-1-25 ainsi rédigé :
- ⑱ « Art. L. 162-1-25. – I. – Une commission spécialisée de la Haute Autorité de santé, distincte des commissions mentionnées à l'article L. 5123-3 du code de la santé publique, aux articles L. 161-37 et L. 165-1 du présent code et à l'article L. 312-8 du code de l'action sociale et des familles, est chargée de procéder, en vue de leur remboursement ou de leur prise en charge par l'assurance maladie, à l'évaluation :
- ⑲ « 1° Des actes à visée diagnostique, pronostique ou prédictive, dans les conditions fixées aux articles L. 162-1-7 et L. 162-1-24 du présent code ;
- ⑳ « 2° Des dispositifs médicaux à usage individuel, des tissus et cellules issus du corps humain, quel qu'en soit le degré de transformation, et de leurs dérivés, des produits de santé autres que les médicaments mentionnés à l'article L. 162-17 et des prestations de services et d'adaptation associées, lorsque ces produits et ces prestations sont uniquement à visée diagnostique, pronostique ou prédictive ;
- ㉑ « 3° Des médicaments uniquement à visée diagnostique, pronostique ou prédictive.
- ㉒ « II. – Pour les produits mentionnés aux 2° et 3° du I du présent article, cette commission exerce en lieu et place des commissions mentionnées à l'article L. 165-1 du présent code et à l'article L. 5123-3 du code de la santé publique les attributions prévues aux articles L. 162-16-6, L. 162-17, L. 162-17-2-3, L. 162-17-7, L. 162-18-2, L. 165-1, L. 165-1-3, L. 165-1-5, L. 165-4-2 et L. 165-11 du présent code ainsi qu'aux articles L. 5123-2 et L. 5123-3 du code de la santé publique. »

Article 23

- ① I. – Le I de l'article 8 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée est ainsi modifié :
- ② 1° Le 2° est ainsi modifié :
- ③ a) Le b est ainsi modifié :
- ④ – après la première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Elle veille notamment, par ces instruments, à promouvoir une innovation en matière d'intelligence artificielle respectueuse du droit à la vie privée et à la protection des données à caractère personnel. » ;
- ⑤ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Elle prend également en compte, dans tous les domaines de son action, les enjeux d'innovation ; »
- ⑥ b) Le e est complété par une phrase ainsi rédigée : « À ce titre, elle peut mettre en place des programmes d'accompagnement des responsables de traitement ; »
- ⑦ 2° Le 4° est complété par un g ainsi rédigé :
- ⑧ « g) Elle promeut, dans le cadre de ses missions, la prise en compte des enjeux d'innovation associés aux traitements de données à caractère personnel, notamment en matière d'algorithmes et d'intelligence artificielle ; ».
- ⑨ II. – Le 1° de l'article L. 311-5 du code des relations entre le public et l'administration est ainsi rédigé :
- ⑩ « 1° Les documents suivants :
- ⑪ « a) Les avis du Conseil d'État et des juridictions administratives ;
- ⑫ « b) Les documents de la Cour des comptes mentionnés à l'article L. 141-3 du code des juridictions financières et les documents des chambres régionales des comptes mentionnés aux articles L. 241-1 et L. 241-4 du même code ;
- ⑬ « c) Les documents élaborés ou détenus par l'Autorité de la concurrence dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs d'enquête, d'instruction et de décision ;
- ⑭ « d) Les documents élaborés ou détenus par la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique dans le cadre des missions prévues à l'article 20 de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique ;
- ⑮ « e) Les documents reçus ou produits par la Commission nationale de l'informatique et des libertés dans le cadre de l'instruction des demandes de conseil ou des programmes d'accompagnement mis en œuvre en application du e du 2° du I de l'article 8 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et

aux libertés, lorsque ces documents ne sont pas relatifs à une mission de service public confiée au responsable du traitement concerné ;

- ①⑥ « *f*) Les documents préalables à l'élaboration du rapport d'accréditation des établissements de santé prévu à l'article L. 6113-6 du code de la santé publique ;
- ①⑦ « *g*) Les documents préalables à l'accréditation des professionnels de santé prévue à l'article L. 1414-3-3 du code de la santé publique ;

①⑧ « *h*) Les documents réalisés en exécution d'un contrat de prestation de services exécuté pour le compte d'une ou de plusieurs personnes déterminées. »

①⑨ III (*nouveau*). – La quatrième ligne du tableau du second alinéa des articles L. 553-2, L. 563-2 et L. 574-5 du même code est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :

②⑩

«

L. 311-5	Résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
L. 311-6 à L. 311-9	Résultant de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique

» ;

Article 23 bis

- ① La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article 8 est ainsi modifié :
- ③ *a*) Au début de la première phrase du *b* du 2° du I, sont ajoutés les mots : « En concertation avec les organismes publics et privés représentatifs des secteurs concernés, » ;
- ④ *b*) Le second alinéa du II est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle transmet ce rapport au Parlement. » ;
- ⑤ 2° (*Supprimé*)
- ⑥ 3° Le deuxième alinéa de l'article 22-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque le chiffre d'affaires annuel mondial total de l'exercice précédent du responsable de traitement est supérieur à 50 millions d'euros, ces montants sont portés, respectivement, à 100 000 euros d'amende et à 500 euros d'astreinte par jour. »

TITRE X

SIMPLIFIER LE DÉVELOPPEMENT DES COMMERCES

Article 24 A

- ① I. – Avant le dernier alinéa de l'article L. 145-46-1 du code de commerce, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le local à usage commercial mentionné au premier alinéa du présent article s'entend de tout local destiné à l'exercice, à titre principal, d'une activité de commerce de détail ou de gros, ou de prestations de service à caractère commercial, y compris les réserves et les emplacements attenants affectés à ces activités ou ces prestations, à l'exclusion des locaux à usage exclusif de bureau et des entrepôts. Le local à usage artisanal mentionné au premier alinéa s'entend de tout local destiné à l'exercice, à titre principal, d'une activité professionnelle indépendante de production, de transformation, de réparation ou de prestation de services figurant sur une liste établie par décret en Conseil d'État, y compris les réserves et les emplacements attenants affectés à cette activité à l'exclusion des entrepôts. »

③ II. – Le présent article est applicable aux mutations intervenant après la date de promulgation de la présente loi.

Article 24

- ① I. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° À l'article L. 145-15, après la référence : « L. 145-4, », est insérée la référence : « L. 145-32-1, » ;
- ③ 2° Au début de la section 6 du chapitre V du livre IV du livre I^{er}, il est ajouté un article L. 145-32-1 ainsi rédigé :
- ④ « *Art. L. 145-32-1.* – Le paiement mensuel du loyer est de droit lorsque le preneur à bail d'un local destiné à l'exercice d'une activité de commerce de détail ou de gros ou de prestations de services à caractère commercial ou artisanal en fait la demande, sous réserve de l'absence d'arriérés dans le paiement des sommes dues au titre du loyer et des charges et qui n'ont pas fait l'objet d'une contestation préalable. Cette demande prend effet à compter de l'échéance suivante de paiement du loyer prévue par le bail. » ;
- ⑤ 2° *bis* Après l'article L. 145-38, il est inséré un article L. 145-38-1 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 145-38-1.* – Par dérogation à l'article L. 112-1 du code monétaire et financier, est autorisée dans le bail des locaux à usage commercial la clause ayant pour objet ou pour effet d'encadrer, dans les mêmes proportions, à la hausse et à la baisse, la variation annuelle de l'indice des loyers commerciaux prise en compte pour la révision du loyer en application des articles L. 145-38 et L. 145-39 du présent code. » ;
- ⑦ 3° L'article L. 145-40 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :
- ⑧ « Les sommes payées à titre de garantie par le preneur à bail d'un local mentionné à l'article L. 145-32-1 ne peuvent excéder le montant des loyers dus au titre d'un trimestre. Il en va de même s'agissant de la valeur des biens, titres, engagements et garanties de toute nature demandés afin d'assurer la bonne exécution du contrat de bail. Ces sommes ne portent pas intérêt au profit du preneur à bail.
- ⑨ « En cas de mutation à titre gratuit ou à titre onéreux des locaux pris à bail, l'obligation de restitution au preneur des sommes payées à titre de garantie est trans-

mise au nouveau bailleur. Le cas échéant, la mutation entraîne de droit la caducité des garanties de toutes nature mentionnées au deuxième alinéa. Elle emporte l'obligation pour le cédant de restituer au preneur les documents afférents et de procéder aux mainlevées nécessaires dans un délai de six mois.

- ⑩ « Les sommes payées à titre de garantie par le preneur à bail lui sont restituées dans un délai raisonnable ne pouvant excéder trois mois à compter de la remise des clés, en main propre ou par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, au bailleur ou à son mandataire, déduction faite, le cas échéant, des sommes restant dues au bailleur et des sommes dont celui-ci pourrait être tenu, aux lieu et place du preneur, sous réserve qu'elles soient dûment justifiées. Lorsque le bailleur a reçu des garanties de toute nature mentionnées au premier alinéa, il dispose d'un délai de six mois pour les restituer au preneur. À cet effet, il effectue les mainlevées et restitue au preneur tous les documents afférent à ces garanties. » ;
- ⑪ 4° (*Supprimé*)
- ⑫ I *bis*. – (*Supprimé*)
- ⑬ II. – A. – Le 2° du I est applicable aux baux en cours d'exécution à la date de la promulgation de la présente loi.
- ⑭ B. – Le deuxième alinéa du 3° du même I est applicable aux baux conclus ou renouvelés à compter de la promulgation de la présente loi.
- ⑮ C. – Le troisième alinéa du même 3° est applicable aux mutations intervenant à l'expiration d'un délai de trois mois après la promulgation de la présente loi.
- ⑯ D. – Le dernier alinéa dudit 3° s'applique aux baux en cours d'exécution à la date de la promulgation de la présente loi lorsque la remise des clés du local pris à bail intervient à l'expiration d'un délai de trois mois après la même date.
- ⑰ III. – Le présent article est applicable dans les îles Wallis et Futuna.

Article 25

- ① Le code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° A Après l'article L. 752-1-2, il est inséré un article L. 752-1-3 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 752-1-3.* – Dans le cadre d'un projet de transformation d'une zone d'activité économique au sens de l'article L. 318-8-1 du code de l'urbanisme, une surface de vente en exploitation peut être transférée temporairement vers un autre site sans être soumise à une autorisation d'exploitation commerciale, si ce transfert n'entraîne pas de changement de secteur d'activité, si toutes les conditions suivantes sont remplies :
- ④ « 1° La surface de vente transférée n'excède pas la surface de vente autorisée dans l'autorisation d'exploitation commerciale initiale ;
- ⑤ « 2° L'opération n'engendre pas une artificialisation des sols, au sens du neuvième alinéa de l'article L. 101-2-1 du même code ;

⑥ « 3° Le site occupé temporairement se situe dans la même zone d'activité économique que le site bénéficiant de l'autorisation d'exploitation commerciale initiale.

⑦ « L'autorisation d'exploitation commerciale devient caduque si plus de cinq années se sont écoulées entre la fermeture et la réouverture à la clientèle du site bénéficiant de l'autorisation initiale.

⑧ « Le propriétaire du site occupé temporairement est responsable de l'organisation du démantèlement des éventuels aménagements et constructions réalisés pour permettre l'opération de transfert temporaire de la surface de vente à l'expiration du délai de cinq ans prévu à l'avant-dernier alinéa du présent article. » ;

⑨ 1° L'article L. 752-2 est ainsi modifié :

⑩ a) Au I, le mot : « voisins » est remplacé par les mots : « dans un même ensemble commercial » ;

⑪ b) Il est ajouté un VI ainsi rédigé :

⑫ « VI. – Dans un même ensemble commercial, le déplacement de la surface de vente n'est pas soumis à une autorisation d'exploitation commerciale lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

⑬ « 1° La surface de vente du magasin de commerce de détail rouvert est inférieure à 2 500 mètres carrés ou, pour les commerces à prédominance alimentaire, à 1 000 mètres carrés ;

⑭ « 2° La surface de vente totale de l'ensemble commercial n'est pas augmentée par cette opération ;

⑮ « 3° La réouverture du magasin de commerce de détail n'entraîne aucune modification de l'emprise au sol du bâtiment dans lequel il est situé. » ;

⑯ 2° Au premier alinéa du I de l'article L. 752-17, après le mot : « affectée », sont insérés les mots : « de manière directe et significative » ;

⑰ 3° Le premier alinéa de l'article L. 752-21 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces motivations indiquent l'intégralité des motifs justifiant une décision de refus ou un avis défavorable, notamment l'ensemble des absences de conformité aux dispositions mentionnées à l'article L. 752-6. »

Article 25 bis AA

L'article L. 752-25 du code de commerce est abrogé.

Article 25 bis AB

① L'article 97 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale est ainsi modifié :

② 1° Au I, les mots : « ayant signé une convention d'opération de revitalisation de territoire prévue à l'article L. 303-2 du code de la construction et de l'habitation ou ayant qualifié de grande opération d'urbanisme prévue à l'article L. 312-3 du code de l'urbanisme une opération d'aménagement portant en tout ou partie sur la transformation d'une zone d'activité économique, au sens de l'article L. 318-8-1 du même code, et soumis à l'expérimentation, » sont remplacés par les mots : « soumis à la présente expérimentation » ;

③ 2° Le II est ainsi modifié :

- ④ a) Le 2° est abrogé ;
- ⑤ b) La dernière phrase du seizième alinéa est remplacée par trois phrases ainsi rédigées : « Ces délibérations présentent les objectifs de la stratégie d'aménagement commercial du territoire et précisent les dispositions d'observation et les orientations en matière de commerce. La stratégie d'aménagement commercial fixe des objectifs prenant en compte les critères définis à l'article L. 752-6 du code de commerce. Elle justifie comment les règles définies dans les documents d'urbanisme permettent d'atteindre ces objectifs. » ;
- ⑥ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑦ a) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑧ « L'autorité compétente prend en considération les critères définis au I de l'article L. 752-6 du même code ainsi que la compatibilité du projet avec la stratégie d'aménagement commercial définie au II du présent article. » ;
- ⑨ b) Les 1° à 4° sont abrogés ;
- ⑩ 4° Le VII est ainsi modifié :
- ⑪ a) Le 1° est ainsi modifié :
- ⑫ – les mots : « mentionnés à l'article L. 752-6 du code de commerce » sont remplacés par les mots : « de la stratégie d'aménagement commercial mentionnée au II du présent article » ;
- ⑬ – à la fin, l'année : « 2025 » est remplacée par l'année : « 2027 » ;
- ⑭ b) Le 2° est ainsi modifié :
- ⑮ – les mots : « renforcer la prise en compte des objectifs mentionnés à l'article L. 752-6 du code de commerce » sont remplacés par les mots : « prendre en compte les objectifs de la stratégie d'aménagement commercial mentionnée au II du présent article » ;
- ⑯ – à la fin, l'année : « 2025 » est remplacée par l'année : « 2027 » ;
- ⑰ 5° Le X est abrogé ;
- ⑱ 6° Le premier alinéa du XII est ainsi modifié :
- ⑲ a) À la première phrase, le mot : « six » est remplacé par le mot : « neuf » ;
- ⑳ b) À la seconde phrase, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « six ».

Article 25 bis AC

- ① L'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables est ainsi modifié :
- ② 1° et 2° (*Supprimés*)
- ③ 3° (*nouveau*) Le III est ainsi modifié :
- ④ a) Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « Un délai supplémentaire peut toutefois être accordé par le représentant de l'État dans le département lorsque le propriétaire du parc de stationnement justifie que les diligences nécessaires ont été mises en œuvre pour satisfaire à ses obligations dans les délais impartis mais que celles-ci ne peuvent être respectées du fait d'un retard qui ne lui est pas imputable. » ;

- ⑥ b) Au quatrième alinéa, après le mot : « peut », il est inséré le mot : « également » ;
- ⑦ c) Après le sixième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « Dans tous les cas, le propriétaire affiche, pendant une durée d'un an à compter du commencement des travaux, la provenance des panneaux installés, dans des conditions définies par voie réglementaire. » ;
- ⑨ d) À la première phrase du dernier alinéa, le mot : « septième » est remplacé par le mot : « neuvième ».

Article 25 bis A (Supprimé)

Article 25 bis B

- ① L'article L. 751-2 du code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° Les II et IV sont ainsi modifiés :
- ③ a) Le 3° est abrogé ;
- ④ b) Les deux dernières phrases du dernier alinéa sont supprimées ;
- ⑤ 2° Le III est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le 3° est abrogé ;
- ⑦ b) La seconde phrase du dernier alinéa est supprimée.

Article 25 bis C

- ① L'article L. 752-2 du code de commerce est complété par un VIII ainsi rédigé :
- ② « VIII. – La transformation par division d'un magasin de commerce de détail existant exploité depuis plus de trois années, d'une surface de vente supérieure à 1 000 mètres carrés, en ensemble commercial, cette transformation ne pouvant entraîner aucune augmentation de la surface de vente totale, n'est pas soumise à une autorisation d'exploitation commerciale, sous réserve que les activités exercées demeurent dans le secteur de l'activité initiale au sens de l'article L. 752-1. »

Article 25 bis

- ① I. – L'article L. 303-2 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa du II est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsqu'un secteur d'intervention comprend une entrée de ville ou une zone commerciale périphérique, il doit être distinct des secteurs d'intervention comprenant un centre-ville. » ;
- ③ 2° Après le 10° du III, il est inséré un 11° ainsi rédigé :
- ④ « 11° Des actions ou des opérations visant à requalifier ou à améliorer les entrées de ville ou les zones commerciales périphériques, sans porter atteinte aux commerces de centre-ville. Ces actions et opérations contribuent à favoriser la mixité fonctionnelle, à optimiser l'usage de la ressource foncière, à améliorer l'insertion architecturale et paysagère des bâtiments, à améliorer les espaces publics et à favoriser les modes de déplacement les moins émetteurs

de gaz à effet de serre. Elles ne doivent pas conduire à une augmentation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. »

- ⑤ II. – L'article L. 752-2 du code de commerce est complété par un VII ainsi rédigé :
- ⑥ « VII. – Les transferts de surfaces de vente de magasins à l'intérieur d'un secteur d'intervention comprenant une entrée de ville ou une zone commerciale périphérique d'une opération de revitalisation de territoire, au sens de l'article L. 303-2 du code de la construction et de l'habitation, comportant des actions prévues au 11° du III du même article L. 303-2 ne sont pas soumis à une autorisation d'exploitation commerciale lorsque sont respectées les conditions suivantes :
- ⑦ « 1° Ils contribuent à la réalisation des objectifs de l'opération de revitalisation de territoire ;
- ⑧ « 2° Ils résultent du transfert de surfaces de vente autorisées, sans création de surfaces de vente supplémentaires ;
- ⑨ « 3° Ils n'engendrent pas d'artificialisation des sols, au sens du neuvième alinéa de l'article L. 101-2-1 du code de l'urbanisme.
- ⑩ « Lorsque les transferts de surfaces de vente mentionnés au présent VII entraînent la réouverture au public de magasins de commerce de détail, sont également dispensés d'autorisation d'exploitation commerciale les locaux commerciaux ayant cessé d'être exploités pendant moins de cinq ans. »

Article 25 ter
(Supprimé)

Article 26

- ① Après le premier alinéa de l'article L. 122-3 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Par dérogation au premier alinéa du présent article, l'autorisation de travaux est remplacée par une déclaration de conformité des travaux aux règles d'accessibilité et de sécurité contre l'incendie qui y sont mentionnées pour les établissements de moins de 300 mètres carrés disposant d'un système d'extinction adapté aux risques d'incendie ou situées dans une gare, lorsqu'elles conservent la même activité. Cette déclaration, certifiée par un tiers présentant des garanties de compétence et d'indépendance, est adressée avant le début des travaux à l'autorité administrative, qui peut s'y opposer. Les conditions d'application du présent alinéa sont précisées par décret en Conseil d'État. »

Article 26 bis A

Le second alinéa de l'article L. 146-3 du code de commerce est supprimé.

Article 26 bis B

- ① I. – Après le premier alinéa de l'article L. 122-5 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

- ② « Les microentreprises et les petites et moyennes entreprises peuvent bénéficier, à leur demande, d'une visite de conseil préalable au contrôle mentionné au premier alinéa du présent article.
- ③ « Cette visite de conseil, réalisée par une sous-commission spécialisée, a pour objectif de les informer sur les normes de sécurité et d'accessibilité applicables et de les assister dans la mise en conformité de leurs établissements. »
- ④ II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Article 26 bis

- ① L'article L. 3332-2 du code de la santé publique est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- ② « Par dérogation au premier alinéa du présent article, un établissement de 4^e catégorie peut être ouvert, après le dépôt de la déclaration mentionnée à l'article L. 3332-3, dans les communes de moins de 3 500 habitants où aucun établissement de cette catégorie n'est installé.
- ③ « Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 3332-11, un établissement ouvert en application du deuxième alinéa du présent article ne peut être transféré que dans une commune membre du même établissement public de coopération intercommunale. »

Article 26 quater

- ① Le chapitre II du titre II du livre III de la troisième partie du code de la santé publique est complété par des articles L. 3322-13 à L. 3322-15 ainsi rédigés :
- ② « Art. L. 3322-13. – La consommation d'une boisson alcoolique des quatrième ou cinquième groupes au cours d'une visite, à titre onéreux, d'un lieu de production d'une telle boisson n'est pas considérée comme une vente pour consommer sur place au sens de l'article L. 3331-1.
- ③ « Art. L. 3322-14. – La consommation d'une boisson alcoolique du troisième groupe n'est pas considérée comme une vente pour consommer sur place, au sens de l'article L. 3331-1, lorsqu'elle est réalisée, à titre onéreux, dans une maison des vins sous signe de qualité ou d'origine ayant exclusivement pour objet la valorisation collective et la commercialisation de ces vins.
- ④ « Art. L. 3322-15. – La consommation d'une boisson alcoolique du troisième groupe n'est pas considérée comme une vente pour consommer sur place, au sens de l'article L. 3331-1, lorsqu'elle est réalisée au cours d'une dégustation, y compris à titre onéreux, dans un immeuble classé au titre des monuments historiques en application de l'article L. 621-1 du code du patrimoine et qu'elle concerne exclusivement les vins issus de la zone de production locale. »

Article 26 quinquies

- ① L'article L. 3332-1 du code de la santé publique est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Sans préjudice du premier alinéa du présent article, les lieux de production de spiritueux accueillant du public et les espaces muséographiques et pédagogiques consacrés à l'élaboration de spiritueux peuvent, sur demande au représentant de l'État dans le département, exploiter un établissement de 4^e catégorie qui n'est pas pris en compte dans le calcul de la proportion mentionnée au même premier alinéa. »

Article 26 sexies

- ① L'article L. 3334-2 du code de la santé publique est ainsi modifié :
- ② 1^o Au premier alinéa, après le mot : « vente », sont insérés les mots : « , d'un événement saisonnier » ;
- ③ 2^o Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- ④ a) Le mot : « ne » est supprimé ;
- ⑤ a bis) La seconde occurrence du mot : « que » est supprimée ;
- ⑥ b) Les mots : « et trois » sont remplacés par les mots : « , trois, quatre ou cinq » ;
- ⑦ 3^o Le dernier alinéa est ainsi rédigé :
- ⑧ « L'autorité municipale ou, à défaut, le représentant de l'État dans le département arrête le groupe de boissons pouvant être vendues ou offertes. »

TITRE XI

INSTAURER UN « TEST ENTREPRISES »

Article 27

- ① I. – Il est institué un conseil de la simplification pour les entreprises, placé auprès du Premier ministre et chargé d'évaluer l'impact technique, administratif ou financier des textes législatifs et réglementaires créant ou modifiant des normes qui leur sont applicables. Il rend des avis qui comportent une analyse de l'impact attendu de ces dispositions appelée « test entreprises » dans les conditions définies au II du présent article.
- ② Le conseil comprend des représentants des grandes entreprises, des entreprises de taille intermédiaire, des petites et moyennes entreprises ainsi que des microentreprises, qui sont désignés sur proposition des organisations professionnelles représentatives au niveau national et interprofessionnel, ainsi que des personnalités qualifiées. Ses membres sont nommés par le Premier ministre.
- ③ Les membres du conseil ne perçoivent pas de rémunération à ce titre.
- ④ Les modalités de désignation des membres du conseil et de son fonctionnement sont précisées par décret.
- ⑤ 1^o à 8^o (*Supprimés*)

⑥ II. – A. – Le Gouvernement soumet pour avis au conseil mentionné au I du présent article les projets de lois, d'ordonnances et de textes réglementaires ayant un impact technique, administratif ou financier sur les entreprises.

⑦ Par dérogation au premier alinéa, ne lui sont pas soumis pour avis :

⑧ 1^o Les projets de textes justifiés directement par la protection de la sécurité nationale ;

⑨ 2^o Les projets de textes élaborés dans le champ défini par l'article L. 1 du code du travail ainsi que ceux pour lesquels une consultation obligatoire auprès des organisations professionnelles représentatives au niveau national est déjà prévue.

⑩ Le Gouvernement soumet également pour avis à ce conseil les projets d'actes de l'Union européenne ayant un impact technique, administratif ou financier sur les entreprises.

⑪ B. – Le Président de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat peuvent soumettre pour avis au conseil mentionné au I du présent article une proposition de loi ayant un impact technique, administratif ou financier sur les entreprises, déposée par l'un des membres de l'Assemblée qu'il préside, sauf si ce dernier s'y oppose.

⑫ C. – (*Supprimé*)

⑬ D. – Le Gouvernement et les présidents des commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat peuvent consulter le conseil mentionné au I du présent article sur des normes législatives ou réglementaires en vigueur applicables aux entreprises.

⑭ E et F. – (*Supprimés*)

⑮ G. – Le conseil de la simplification pour les entreprises dispose d'un délai de cinq semaines pour rendre son avis sur les textes mentionnés aux A et B du II du présent article. À défaut, il est réputé avoir rendu un avis favorable. L'avis est rendu public.

⑯ Par dérogation au premier alinéa, le Premier ministre peut demander au conseil de rendre son avis sur un projet de loi dans un délai de quinze jours. En cas d'urgence, ce délai peut être réduit à trois jours.

⑰ H. – (*Supprimé*)

⑱ III et IV. – (*Supprimés*)

Article 27 bis AA

① Le dernier alinéa de l'article L. 531-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

② 1^o Après le mot : « exception », sont insérés les mots : « du troisième alinéa de l'article 1^{er}, » ;

③ 2^o Les mots : « deux derniers » sont remplacés par les mots : « troisième et quatrième ».

Article 27 bis A

① I. – L'article L. 231-4-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :

- ② « Art. L. 231-4-1. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles les contrôles officiels prévus au 6° du II de l'article L. 231-1 peuvent être confiés ou, le cas échéant, délégués à un organisme tiers par le ministre chargé de l'agriculture.
- ③ « Dans ces cas, et compte tenu de l'importance de cette protection, l'organisme tiers doit disposer d'au moins un site et de moyens humains et matériels sur le territoire national et d'une expérience permettant de répondre aux demandes et permettant d'exercer convenablement les contrôles officiels prévus au même 6°.
- ④ « Lorsque les missions de contrôle sont déléguées à un organisme tiers en application du premier alinéa du présent article, les biens nécessaires à leur exercice qui n'ont pas été apportés par la personne publique demeurent la propriété de cet organisme, sauf stipulation contraire de la convention de délégation.
- ⑤ « Ces biens ne peuvent être cédés à des tiers pendant la durée de la délégation, sauf autorisation préalable de la personne publique. »
- ⑥ II. – Le I du présent article est applicable à la convention de délégation du contrôle du transport des denrées périssables sous température dirigée en cours d'exécution à la date de publication de la présente loi.

Article 27 bis B

- ① Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 524-1-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Au début, les mots : « Les statuts peuvent prévoir, » sont supprimés ;
- ④ b) Le mot : « que » est supprimé ;
- ⑤ c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Les statuts peuvent également prévoir que, sur demande motivée de l'organe chargé de l'administration de la société justifiant notamment de circonstances particulières, le Haut Conseil de la coopération agricole peut autoriser la tenue des assemblées exclusivement par voie de consultation écrite. » ;
- ⑦ 2° Au début des *f* et *g* de l'article L. 524-2-1, les mots : « La constitution d'une provision » sont remplacés par les mots : « L'octroi d'un report ».

Article 27 bis (Supprimé)

TITRE XII

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 28

- ① I. – Le code de l'organisation judiciaire est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l'article L. 213-6 est ainsi rédigé :
- ③ « Le juge de l'exécution connaît, de manière exclusive, des difficultés relatives aux titres exécutoires et des contestations qui s'élèvent à l'occasion de l'exécution

forcée, même si elles portent sur le fond du droit, à moins qu'elles n'échappent à la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire. » ;

- ④ 2° L'article L. 532-6-1 est ainsi modifié :
- ⑤ a) La première occurrence du mot : « à » est remplacée par le mot : « et » ;
- ⑥ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « L'article L. 213-6 est applicable à Wallis et Futuna dans sa rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »
- ⑧ I bis. – Les procédures mentionnées au premier alinéa de l'article L. 213-6 du code de l'organisation judiciaire, dans sa rédaction résultant de la présente loi, en cours à la date d'entrée en vigueur du même premier alinéa sont transférées de plein droit au juge de l'exécution. Les parties ou leurs avocats en sont avisés sans délai par tout moyen.
- ⑨ II. – Le code des procédures civiles d'exécution est ainsi modifié :
- ⑩ 1° Le chapitre III du titre III du livre II est ainsi modifié :
- ⑪ a) L'article L. 233-1 devient l'article L. 233-2 ;
- ⑫ b) Au début, il est rétabli un article L. 233-1 ainsi rédigé :
- ⑬ « Art. L. 233-1. – En cas de vente par adjudication, le montant de la mise à prix est fixé par le créancier poursuivant.
- ⑭ « Le débiteur peut, en cas d'insuffisance manifeste du montant de la mise à prix, saisir le juge de l'exécution afin de voir fixer une mise à prix en rapport avec la valeur vénale des droits incorporels et les conditions du marché. » ;
- ⑮ 2° L'article L. 641-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑯ « Les articles L. 233-1 et L. 233-2 sont applicables dans leur rédaction résultant de la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique. »
- ⑰ III. – (Supprimé)

Article 28 bis (Supprimé)

Article 30

L'article L. 33-16 du code des postes et des communications électroniques est abrogé.

M. le président. Nous allons maintenant examiner les amendements déposés par le Gouvernement.

ARTICLE 1^{er}

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 69, insérer l'alinéa suivant :

« VIII *unvicies* A. – À l'article L. 718-8 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « nationale ou » sont supprimés. »

II. – En conséquence, après l’alinéa 83, insérer l’alinéa suivant :

« IX *octies* A . – À la première phrase du III de l’article 3 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l’économie sociale et solidaire, les mots : « en Conseil d’État » sont supprimés. »

La parole est à M. le ministre.

M. Serge Papin, ministre. Cet amendement et les amendements suivants visent à procéder à des coordinations juridiques, monsieur le président. Ils ont tous été adoptés hier à l’Assemblée nationale.

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

M. Rémy Pointereau, président de la commission spéciale. La commission a émis un avis favorable sur cet amendement comme sur tous les suivants.

M. le président. Le vote est réservé.

ARTICLE 2

M. le président. L’amendement n° 2, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – À l’alinéa 6, substituer aux mots :

« et 5° *bis* »

les mots :

« , 5° *bis* et 6° ».

II. – En conséquence, après l’alinéa 14, insérer les deux alinéas suivants :

« 9° *bis* Après le mot : « loi », la fin du quarante-cinquième alinéa de l’article L. 950-1 est ainsi rédigée : « n° ... du ... de simplification de la vie économique » ;

« 9° *ter* Le dernier alinéa de l’article L. 960-1 est supprimé. »

III. – En conséquence, après l’alinéa 16, insérer l’alinéa suivant :

« 1° *bis* Le 4° de l’article L. 121-22 est abrogé ; ».

IV. – En conséquence, au début de l’alinéa 35, substituer aux mots :

« En France et sur tous les territoires relevant de l’autorité française, les boissons »

les mots :

« Les boissons ».

V. – En conséquence, à l’alinéa 48, substituer aux mots :

« d’un membre »

les mots :

« d’une entreprise membre ».

VI. – En conséquence, à l’alinéa 59, substituer aux mots :

« à forte »

les mots :

« poursuivant une ».

VII. – En conséquence, après l’alinéa 61, insérer les trois alinéas suivants :

« 9° Au début du 7° de l’article L. 6222-5, la référence : « L. 6223-1 » est remplacée par la référence : « L. 6223-2 » ;

« 10° Le deuxième alinéa de l’article L. 6223-8-1 est supprimé ;

« 11° À l’article L. 6227-12, la référence : « L. 6223-1, » est supprimée. »

VIII. – En conséquence, après l’alinéa 65, insérer l’alinéa suivant :

« 2° *bis* À l’article L. 123-3, la référence : « L. 122-1, » est supprimée ; ».

IX. – En conséquence, après l’alinéa 66, insérer les deux alinéas suivants :

« 4° À la première phrase de l’article L. 126-37, la référence : « L. 122-1, » est supprimée.

« XIII *bis*. – À l’article L. 231-1 du code de l’énergie, la référence : « L. 122-1, » est supprimée. »

X. – En conséquence, après l’alinéa 68, insérer l’alinéa suivant :

« XIV *bis*. – Le 5° de l’article 33 de l’ordonnance n° 2025-1247 du 17 décembre 2025 portant recodification de la taxe sur la valeur ajoutée et diverses modifications du code des impositions sur les biens et services est abrogé. »

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

ARTICLE 10 *bis*

M. le président. L’amendement n° 4, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« IV. – Les I et III du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027. »

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

ARTICLE 14

M. le président. L’amendement n° 5, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Supprimer l’alinéa 20.

II. – En conséquence, substituer aux alinéas 24 à 27 les cinq alinéas suivants :

« 1° À l’article L. 612-31 est ainsi modifié :

« a) À la fin du deuxième alinéa, les mots : « à l’encontre d’une entreprise d’investissement de classe 1 bis ainsi que des personnes mentionnées aux 1°, 4°, 9°, 10° et 13° du A du I de l’article L. 612-2 lorsque la mise en demeure porte sur le respect d’une disposition du règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013, d’une disposition du titre I^{er} ou du titre III du livre V ou des dispositions réglementaires prises pour leur application » sont supprimés ;

« b) Le troisième alinéa est ainsi modifié :

« – au début, les mots : « Lorsque leur responsabilité directe et personnelle est établie » sont remplacés par les mots : « Lorsque la mise en demeure porte sur le respect d'une disposition du règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013, d'une disposition du titre I^{er} ou du titre III du livre V ou des dispositions réglementaires prises pour leur application et que leur responsabilité directe et personnelle est établie » ;

« – à la fin, les mots : « des personnes morales mentionnées au précédent alinéa » sont remplacés par les mots : « des entreprises d'investissement de classe 1 *bis* ainsi que des personnes mentionnées aux 1°, 4°, 9°, 10° et 13° du A du I de l'article L. 612-2 ». »

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

ARTICLE 15

M. le président. L'amendement n° 6, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Supprimer l'alinéa 32.

II. – En conséquence, après l'alinéa 35, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Au second alinéa du 7° du même IV, les mots : « au troisième » sont remplacés par les mots : « à l'avant-dernier » ; ».

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

ARTICLE 15 *bis* AA

M. le président. L'amendement n° 7, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 16, insérer l'alinéa suivant :

« 4° À la fin de la dernière phrase, les mots : « audit *c* » sont remplacés par les mots : « au *c* du 4° du I de l'article L. 411-2 du même code. »

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

ARTICLE 21 *bis* A

M. le président. L'amendement n° 3, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – À l'alinéa 34, supprimer les mots :

« et L. 335-7 ».

II. – En conséquence, après l'alinéa 56, insérer les alinéas suivants :

« 13° Au premier alinéa de l'article L. 135-12, la référence : « L. 134-26, » est supprimée. »

« 14° Le tableau du second alinéa de l'article L. 152-7 est ainsi modifié :

« a) La quarantième-deuxième ligne est ainsi rédigée :

Article L. 134-18	De la loi n° ... du ...de simplification de la vie économique
-------------------	---

« b) Les quarante-cinquième à quarante-huitième lignes sont ainsi rédigées :

Article L. 134-25, sauf les deuxième et troisième alinéas	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
Article L. 134-27	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
Article L. 134-28	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
Article L. 134-29	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique

« c) Après la quarante-neuvième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :

Articles L. 134-30-1	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
----------------------	--

« d) La cinquantième ligne est ainsi rédigée :

Articles L. 134-31	De la loi n° ... du ... de simplification de la vie économique
--------------------	--

« e) À la première colonne de la cinquième et unième ligne, les mots : « à l'article L. 134-34 » sont supprimés ;

« f) Après la cinquante et unième ligne sont insérées deux lignes ainsi rédigées :

Article L. 134-33	De la loi n°... du... de simplification de la vie économique
Article L. 134-34	De la loi n°... du... de simplification de la vie économique

« g) Après la cinquante-troisième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :

Article L. 135-3-1	De la loi n°... du... de simplification de la vie économique
--------------------	--

« h) La cinquante-quatrième ligne est ainsi rédigée :

Article L. 135-4	De la loi n°... du... de simplification de la vie économique
------------------	--

III. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 58, substituer aux mots :

« la date de l’entrée en vigueur de ce décret »

les mots :

« compter de cette date ».

IV. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 59, substituer aux mots :

« leur entrée en vigueur »

les mots :

« compter de cette date ».

Je rappelle que le Gouvernement a déjà présenté cet amendement et que la commission a émis un avis favorable.

Le vote est réservé.

Vote sur l’ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l’ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, modifié par les amendements du Gouvernement, je vais donner la parole, pour explication de vote, à un représentant par groupe.

La parole est à M. Christian Bilhac, pour le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDSE et INDEP.*)

M. Christian Bilhac. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi de simplification de la vie économique a été déposé par Bruno Le Maire le 24 avril 2024... en engageant la procédure accélérée! (*Sourires.*)

Deux ans plus tard, ce 15 avril 2026, nous examinons les conclusions de la commission mixte paritaire. Au reste, la publication des décrets d’application prendra certainement autant de temps, si toutefois le Gouvernement qui sortira des urnes en mai 2027 décide de donner une suite à ce texte... Ce n’est donc pas encore gagné.

Comme nous le savons tous, notre pays est paralysé par des lois toujours plus bavardes et nombreuses, ainsi que par des normes pléthoriques, qui entravent l’action locale, alors que nous devrions la libérer.

Rien n’y fait, malgré l’accumulation des textes au fil du temps : la circulaire de 2003 imposant aux administrations de rechercher systématiquement une « proportionnalité entre l’objet poursuivi par la réglementation » et les « contraintes imposées », celle de juillet 2010 relative au moratoire réglementaire, qui visait à revenir sur le principe de proportionnalité, sans oublier la charte d’engagement de 2023, signée par le Gouvernement et le Sénat pour la simplification et l’accompagnement des projets locaux.

L’empilement des textes normatifs parasite l’action publique et coûte cher à l’État, aux collectivités locales et aux entreprises : certaines études avancent le chiffre de 120 milliards d’euros par an ! En outre, si la France s’alignait sur la quantité moyenne de normes européennes, nous économiserions chaque année 60 milliards d’euros.

Je m’exprime à cette tribune en connaissance de cause, ayant siégé de nombreuses années à la Commission consultative d’évaluation des normes, puis au Conseil national d’évaluation des normes. Ce dernier examine en moyenne, chaque année, 250 nouveaux textes, qui ont des répercussions négatives sur les collectivités locales. J’y insiste, 250 par an ! On peut se féliciter de la tendance à la baisse du flux, mais le stock, lui, ne cesse d’augmenter.

Nous percevons peu ce que les élus locaux, les artisans, les entrepreneurs et les agriculteurs vivent au quotidien : une forme de surdité de la loi et du règlement, qui rend son adaptation difficile sur le terrain.

Je vous donne un exemple. Près de chez moi, dans le petit village de Carrières, un agriculteur élève des poules pondeuses. (*Sourires.*)

M. Vincent Louault. Ah !

M. Christian Bilhac. Il en a 249. En cette période de pénurie d’œufs – vous êtes au courant ! –, je lui ai demandé pourquoi il n’augmentait pas le nombre de ses gallinacés. Voici l’explication : en 2014, un haut fonctionnaire du ministère de l’agriculture a décidé qu’il fallait un effectif de poules inférieur à 250 pour faire de la vente directe...

Si l’agriculteur dépassait ce seuil et voulait continuer à ramasser les œufs, il serait obligé d’investir 10 000 euros dans un centre de conditionnement... Il existe des milliers d’exemples de ce type, monsieur le ministre !

Les médias ont beaucoup évoqué la suppression des ZFE, ...

M. Vincent Louault. Parfait !

M. Christian Bilhac. ... à la suite de l’examen par l’Assemblée nationale. Effectivement, on ne peut ignorer les 40 000 décès annuels provoqués par la pollution de l’air, mais il faut aussi prendre en compte le coût de remplacement d’un véhicule. S’agissant du *leasing* social, qui permet aux travailleurs de passer à l’électrique, force est de reconnaître que, en 2026, nous avons plutôt freiné qu’accélééré.

Si je salue les mesures d’assouplissement du ZAN, elles me semblent quelque peu insuffisantes face aux défis énormes de réindustrialisation de notre pays.

Vous me répondrez que la situation n’est pas nouvelle. En effet, en 1966, Georges Pompidou, alors Premier ministre, s’exclamait : « Mais arrêtez donc d’emmerder les Français ! Il y a trop de lois [...] dans ce pays ! On en crève ! Laissez-les vivre un peu, et vous verrez que tout ira mieux ! »

À qui s'adressait-il ? À Jacques Chirac, alors jeune collaborateur. Ce dernier, devenu Président de la République, jura de faire la chasse aux normes inutiles. Après lui, Nicolas Sarkozy, François Hollande, Emmanuel Macron... Tout le monde a fait la promesse de s'y attaquer. Nous avons pourtant toujours 400 000 normes de toutes sortes, dans tous les domaines.

Ce texte réussira-t-il à remplir l'objectif de simplification ? On peut en douter, car il relève de l'homéopathie, au moment où il faudrait faire de la chirurgie.

M. Serge Papin, ministre. C'est un bon début !

M. Christian Billac. Vous comprendrez dès lors que je m'abstiendrai, comme la majorité de mes collègues du RDSE. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Bleunven, pour le groupe Union Centriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

M. Yves Bleunven. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a presque deux ans, Catherine Di Folco et moi-même entamions un cycle d'auditions, afin de préparer notre rapport sur ce projet de loi : les délais étaient alors particulièrement contraints, puisqu'il nous avait été demandé d'examiner en urgence ce texte visant à simplifier la vie des entreprises.

Les détours ont été nombreux, les embûches bien réelles, mais nous voilà désormais parvenus au terme de longues discussions. La situation pourrait presque prêter à sourire, mais nous devons surtout nous rappeler l'enjeu à l'origine de ce projet.

Le ministre de l'économie de l'époque l'indiquait dès l'exposé des motifs : « Simplifier drastiquement est un enjeu majeur pour notre économie : la charge des normes, des démarches, des complexités du quotidien pèse pour au moins 3 % du PIB sur notre économie. » Au-delà des normes, en effet, on perd du temps destiné à la production, à l'investissement et, à terme, à la création de nouveaux emplois.

Toutes et tous dans cet hémicycle, nous savons que ce sujet revient sans cesse dans nos commissions, délégations et territoires. Combien d'entre nous ont pu constater des situations kafkaïennes, qui auraient pu être résolues de manière bien plus efficace ? Désormais, assez de mots : nous devons prendre nos responsabilités.

Lorsque ce texte nous a été présenté, nous n'avons pu cacher notre désarroi. On y trouve autant de sujets différents que d'articles, presque autant de mesures tendant à simplifier la vie de l'administration que celle des entreprises, sans compter les dispositions orphelines parsemées ici et là, qui ne visent pas toujours un objectif réel de simplification.

Nos travaux ont dans un premier temps permis d'enrichir ce texte. Nous avons adopté une proposition emblématique du Sénat : l'élargissement du « test PME » à l'ensemble des entreprises. Nous avons aussi voté des mesures ayant pour objet la simplification de la vie des commerçants, mais aussi des collectivités et des territoires ruraux.

La commission mixte paritaire a ensuite permis de remettre de l'ordre dans certaines dispositions, qui s'éloignaient parfois de la réalité à laquelle sont confrontés nos entreprises et nos territoires. Je regrette simplement que le vote de ses conclusions ait été reporté du fait de considérations qui, elles aussi, auraient pu trouver une issue plus rapide et responsable. Indéniablement, ce texte s'est retrouvé au cœur d'une véritable prise d'otage politique.

Depuis mon élection au Sénat en 2023, je constate que le changement prend du temps. Les habitudes administratives et les lignes suivies depuis des années nécessitent parfois plus qu'un texte pour évoluer. Celui-ci est loin d'être parfait ; nous sommes loin du Grand Soir de la simplification espérée. Toutefois, il a le mérite de faire avancer les choses. Nos discussions en CMP ont porté sur des points essentiels, qui ont fait honneur à notre procédure parlementaire.

Il est aussi important de savoir reconnaître que, sous certains aspects, ce texte ne répond pas à toutes les attentes. Certains d'entre vous auraient souhaité que d'autres sujets y soient intégrés. D'autres, au contraire, que les modifications soient plus limitées. Pour autant, cette rédaction, fruit de longues négociations, me semble constituer une nouvelle étape pour cranter une avancée sur le chemin nécessairement long de la simplification.

Nous devons aujourd'hui envoyer un signal clair à nos entreprises, à nos commerçants et à nos territoires, avant de poursuivre le travail sur les très nombreux aspects de la vie économique et administrative de notre pays qui appellent encore des évolutions.

Pour ces raisons, le groupe Union Centriste votera en faveur de ces conclusions. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC. – MM. Marc Laménie et Laurent Burgoa applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, pour le groupe Les Indépendants – République et Territoires.

M. Marc Laménie. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous nous apprêtons à voter les conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de simplification de la vie économique. Ce texte, annoncé au début de 2024, ne comprenait à l'époque que vingt-quatre articles et devait entamer le processus d'une légère libération de notre économie, écrasée par le fardeau administratif, comme l'ont rappelé fort justement nos collègues intervenus avant moi.

Avant d'évoquer ce que recouvre réellement ce fardeau administratif pour notre société, il me semble qu'il faut retracer la méthode suivie elle-même.

Ce projet de loi fut annoncé au tout début de l'année 2024. Sa rédaction s'est appuyée sur le rapport de cinq parlementaires – quatre députés et la sénatrice Nadège Havet –, que je remercie collectivement. À l'époque, leur objectif affiché était de « rendre des heures » aux Français, en simplifiant quelques dizaines de mesures chronophages pour eux et plus particulièrement pour les entreprises.

Leur travail a été mené en concertation avec la délégation aux entreprises du Sénat, présidée par notre collègue Olivier Rietmann, dont les études sont citées dans bon nombre de textes et dans de fréquentes interventions. Et je n'oublie pas non plus le rapport de la commission d'enquête sur l'utilisation des aides publiques aux grandes entreprises et à leurs sous-traitants, où le sujet avait été aussi évoqué.

L'examen de ce texte, déposé en avril 2024, fut presque achevé début juin 2024 au Sénat. Il ne restait donc qu'à le faire examiner par l'Assemblée nationale avant une CMP dont les conclusions nous sont présentées. Pourtant, vingt-deux mois plus tard, nous nous retrouvons à voter définitivement ces dispositions...

Il faut dire que cet enjeu n'a pas été la priorité politique du Gouvernement, alors même que nous souffrons terriblement de la pesanteur bureaucratique ; on le rappelle très souvent dans nos départements respectifs.

Nous avons en France 400 000 normes applicables, qui proviennent de près de 1 800 décrets réglementaires et d'un corpus législatif toujours plus dense. Depuis 2002, par exemple, le nombre de mots par loi a augmenté de 83 %. De plus, il existe plus de soixante-dix codes : le code de l'urbanisme, le code général des impôts, le code du travail, et bien d'autres.

Certes, le cadre juridique est complexe, mais le résultat de cette complexité est connu de tous : la charge administrative coûte près de 80 milliards d'euros à nos entreprises, quelle que soit leur taille, et 20 milliards d'euros à nos collectivités.

Vous avez rappelé la complexité de la commande publique, monsieur le ministre. Pour les plus petites entreprises, les appels d'offres constituent une véritable épreuve.

M. Serge Papin, ministre. Eh oui !

M. Marc Laménie. Mes chers collègues, chaque année, nous parvenons avec difficulté à boucler le budget de l'État, en nous appuyant sur un important déficit que nous ferons payer à nos enfants. Ces 100 milliards d'euros, si nous libéralisons davantage notre économie, nous permettraient, par exemple, de multiplier par dix les crédits du ministère de la justice ou par trente ceux de la rénovation énergétique.

Alléger le fardeau administratif devrait donc être une priorité et pas seulement d'un point de vue budgétaire. Le délai réel d'implantation industrielle en France est de dix-sept mois, quand il n'est que de huit mois en Allemagne et de cinq en Pologne.

La conséquence, c'est que nous perdons des opportunités et les emplois qui y sont attachés. Par ailleurs, quelque 15 % du temps de travail de nos médecins généralistes sont absorbés par des tâches administratives, ce qui empêche nos concitoyens d'avoir accès aux soins dont ils ont besoin, aggravant ainsi le phénomène des déserts médicaux.

Notre intérêt collectif est donc de parvenir à simplifier la vie des acteurs économiques de notre société, mais aussi celle des Français, qui n'en peuvent plus d'empiler les formulaires Cerfa à la moindre initiative. Ce combat sera loin d'aboutir avec l'adoption de ce texte. Il devra, à l'avenir, être transparent si nous voulons l'emporter.

Si le projet de loi qui nous est présenté ne mettra pas fin en lui-même au fardeau administratif, il contient quelques avancées positives. Aussi, les sénateurs du groupe Les Indépendants – République et Territoires voteront pour ce texte de compromis. *(Applaudissements sur les travées des groupes INDEP et RDSE.)*

M. le président. La parole est à Mme Catherine Di Folco, pour le groupe Les Républicains. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Vincent Louault applaudit également.)*

Mme Catherine Di Folco. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de loi, déposé par le ministre Le Maire il y a deux ans, le 24 avril 2024, vise à simplifier la vie économique. Il avait été présenté à l'époque comme une réforme profonde, tendant à modifier un ensemble de dispositifs dans des domaines variés : l'administration, la commande publique, le fonctionnement des entreprises, les litiges, la transition écologique, et j'en passe.

Il avait été décrit lors de son annonce comme un premier pas. J'ai encore le souvenir d'une réunion de la commission spéciale au cours de laquelle les ministres Le Maire et Grégoire nous avaient promis : « Cet exercice de simplifica-

tion [sera] renouvelé chaque année ». À ce rythme, ils ne prenaient pas grand risque : nous finirons peut-être par adopter ce texte-ci !

M. le ministre avait assuré que la simplification devait devenir la règle pour les fonctionnaires, mais aussi pour les PME et les TPE, en précisant qu'il s'agissait d'une question de survie. Vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, lors de votre intervention. Le besoin de simplification unanimement reconnu à destination des entreprises, notamment des PME et TPE, rend l'objet de ce projet de loi tout à fait utile, nécessaire et désormais urgent.

Les travaux de la commission ont conduit à un renforcement du texte, et ceux de l'Assemblée nationale plus encore : parti de notre assemblée avec une cinquantaine d'articles, il nous est revenu avec plus de cent articles ! Je dois donc préciser que la moitié de la rédaction n'a pas été étudiée par notre commission spéciale. Nous n'avons eu à en connaître qu'avec la CMP.

Je suis ravie – je suis certaine que mon collègue rapporteur et le président de la commission spéciale le sont également – que la CMP ait été conclusive. En cela, je tiens à remercier nos collègues de l'Assemblée nationale.

Nous avons eu un dialogue positif, bien qu'ils nous aient réservé des surprises en introduisant deux mesures qui ne figuraient pas du tout dans la rédaction initiale du texte : je parle des ZFE et du ZAN. Nous avons néanmoins réussi à trouver un terrain d'entente, y compris sur ces deux sujets, et nous ne pouvons que nous en satisfaire.

Aujourd'hui, deux ans après le début de nos travaux, nous arrivons enfin au bout du parcours. Ce texte a connu de nombreux rebondissements, différents gouvernements et des reports intempestifs, mais nous arrivons au terme de nos efforts. En effet, nous sommes satisfaits du vote d'hier de l'Assemblée nationale.

Le groupe Les Républicains votera les conclusions de la CMP, telles qu'elles sont aujourd'hui présentées. *(MM. Damien Michallet et Marc Laménie applaudissent.)*

M. le président. La parole est à Mme Nadège Havet, pour le groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants. *(Applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – M. Pierre Jean Rochette applaudit également.)*

Mme Nadège Havet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après un parcours parlementaire que nous pourrions qualifier de particulièrement long, le groupe RDPI ne fera pas durer le suspense plus longtemps : il sera favorable à la rédaction du texte issue des travaux de la commission mixte paritaire, telle qu'elle a été adoptée hier à l'Assemblée nationale.

M. Laurent Burgoa. Très bien !

Mme Nadège Havet. Cette rédaction contient, en effet, des avancées concrètes pour nos entreprises en matière administrative, ainsi que pour nos élus en matière de commande publique. Simplifier, oui, mais, après plus de deux ans de travaux, il apparaît clairement que la simplification est compliquée ! Elle l'est d'autant plus que, à l'Assemblée nationale, la situation n'est vraiment pas simple... J'y reviendrai.

Sur cet enjeu, nous saluons tout d'abord l'engagement du Premier ministre : celui-ci a placé la simplification au cœur de ses priorités. Il a d'ailleurs pris un décret en ce sens le 21 février dernier et il poursuivra ce travail avec la présentation d'un projet de loi dédié aux normes applicables aux collectivités. J'espère que nous mettrons moins de temps à

le voter, car, si nous regrettons l'inflation normative, les élus locaux, eux, en subissent quotidiennement le poids et les conséquences.

L'enjeu de la simplification est de taille : excès de normes, imprévisibilité et complexité pèsent sur l'activité économique, à hauteur de 3 % de notre PIB. Au-delà des chiffres, c'est la souffrance au travail, le découragement des équipes et le sentiment d'inutilité qui doivent nous alerter. Simplifier, c'est parfois numériser, mais c'est toujours humaniser.

Les nombreux échanges que vous avez pu avoir, mes chers collègues, avec des représentants de secteurs très divers, publics ou privés, m'ont convaincue que le problème réside non pas dans la complexité des normes – une rédaction précise est même souhaitable, car elle est protectrice –, mais plutôt dans leur profusion, leur instabilité et leur durée de vie si limitée qu'elles sont parfois remplacées avant même d'avoir été appliquées et, surtout, évaluées. On ressent une sorte d'écoeurement.

Ce texte est un message envoyé à celles et ceux qui votent les lois, à savoir nous, et à celles et ceux qui les déclinent : la norme la meilleure est parfois celle qui n'est pas édictée, soit parce que nous en mesurons mal les effets, soit parce que nous savons ne pas être capables de l'expliquer et de l'accompagner.

Ce texte vise à apporter des réponses concrètes à ce propos.

Tout d'abord, il a pour objet l'introduction du « test PME », inspiré du modèle allemand. Ce dispositif tend à évaluer les conséquences réelles des nouvelles lois sur les petites et moyennes entreprises, mais aussi à anticiper les coûts supplémentaires pour elles. Je salue le travail mené sur ce thème par le président de la délégation aux entreprises, M. Rietmann, ainsi que par MM. Moga et Devinaz.

Ensuite, ce texte tend à simplifier les démarches administratives pour les entreprises, en allégeant notamment les obligations déclaratives pour les ventes en liquidation.

Enfin, il vise à mettre fin automatiquement aux commissions inactives, en appliquant un principe simple, « une créée, deux supprimées », et en simplifiant les procédures du code minier.

En ce qui concerne la commande publique, les avancées sont également significatives, comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre.

Ainsi, le projet de loi tend à simplifier les procédures administratives des marchés publics, afin d'accélérer leur mise en œuvre et de réduire les délais : le profil d'acheteur unique dématérialisé se voit généralisé, mais les collectivités territoriales, leurs établissements publics et leurs groupements en sont exceptés.

Le texte vise ensuite à relever les seuils de publicité et de mise en concurrence préalable sur les marchés de travaux, en les fixant à 140 000 euros à compter de janvier 2027. J'avais défendu cet objectif avec mon groupe ; aussi, nous nous félicitons de cette mesure. Celle-ci s'appliquera également aux marchés innovants, d'autant que le projet de loi tend à réserver jusqu'à 15 % du montant total de ces derniers aux jeunes entreprises. Et il facilite les marchés pour la fourniture d'énergie renouvelable locale.

Nous regrettons enfin ce que ce texte est devenu à l'Assemblée nationale, en intégrant des dispositions qui seront vraisemblablement censurées par le Conseil constitutionnel. Les défenseurs de celles-ci prétendent apporter des réponses qui, en fait, ne seront pas mises en application, tout en

retardant la mise en œuvre de mesures attendues et recevables qui, elles, auraient déjà pu entrer en vigueur. Bravo pour l'efficacité ! Nos entreprises méritent beaucoup mieux.

En ce qui concerne les ZFE comme le ZAN, il faut bien sûr entendre les craintes et les demandes d'aménagement. C'est pourquoi il nous faudra un débat dédié. Mais les dispositions sur ce sujet ne peuvent pas être recevables dans un texte de simplification de la vie économique. Le Sénat n'a même pas pu en débattre !

M. Thomas Dossus. Voilà !

Mme Nadège Havet. Ce fourre-tout, après plus de deux ans de navettes, envoie sur la forme un message qui est en dissonance avec l'objet du texte, à savoir la simplification. Au final, c'est un signal regrettable.

Aussi, monsieur le ministre, pour nos entreprises, j'espère que vous prendrez rapidement les décrets d'application. *(Applaudissements sur les travées du groupe RDPI. – MM. Marc Laménie et Pierre Jean Rochette applaudissent également.)*

M. le président. La parole est à M. David Ros, pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER.)*

M. David Ros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes appelés à voter sur les conclusions de la CMP relative au projet de loi de simplification de la vie économique.

Deux ans d'attente pour un texte qui, au lieu d'apporter de la clarté, sème la confusion ; deux ans de reports, de désaccords et d'hésitations. Au bout du compte, pour quels résultats ? Un texte composite, éclaté, où la simplification promise ressemble davantage à une juxtaposition de mesures qu'à une vision cohérente de l'action publique.

À cet égard, les travaux en CMP, auxquels j'ai assisté aux côtés de mes collègues du groupe SER Audrey Linkenheld et Michaël Weber, ont particulièrement illustré l'aspect de fourre-tout du texte et l'absence totale de colonne vertébrale. Plus encore que son contenu, c'est la méthode qui interroge : débats écourtés, contributions écartées, compromis précipité. Je ne pourrai évidemment pas tout évoquer en détail dans cette explication de vote, mais permettez-moi de revenir sur quelques points qui me semblent essentiels.

Tout d'abord, remettre en cause le caractère obligatoire des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (Ceser) revient à affaiblir un maillon essentiel de notre démocratie territoriale. Les supprimer ou les fragiliser, c'est, en effet, réduire les espaces de concertation et de dialogue entre les élus, les acteurs économiques et ceux de la société civile, au moment même où la défiance démocratique n'a jamais été aussi forte.

Ensuite, les ZFE, qui visent à limiter ou à interdire l'accès à plusieurs grandes villes aux véhicules les plus polluants, seront supprimées sur l'initiative d'une majorité de députés.

Cette suppression nous paraît une triple faute, sanitaire, environnementale et politique. Comment justifier que, sous couvert de simplification, on renonce à lutter contre une pollution dont chacun connaît les effets sur la santé de nos concitoyens ? On peut d'ailleurs légitimement considérer cette suppression comme un cavalier législatif, qui pourrait être censuré par le Conseil constitutionnel.

Par ailleurs, sur l'objectif du « zéro artificialisation nette » (ZAN), là encore, on envoie un signal contradictoire au travers de ce texte. D'un côté, on affirme vouloir préserver nos sols ; de l'autre, on multiplie les dérogations, on assouplit les règles et on éloigne les décisions.

En confiant à l'État la définition des projets d'intérêt national majeur, on dessaisit les élus locaux de leur capacité à décider pour leur territoire, ce qu'ils font pourtant avec une grande responsabilité. Ce texte favorisera donc l'implantation de nouveaux sites industriels en assouplissant le quota d'hectares disponibles à l'artificialisation. Les élus seront mis de côté, car c'est un arrêté qui déterminera ces projets.

Une seconde disposition a été conservée en CMP : les surfaces ouvertes à l'urbanisation dans les plans locaux d'urbanisme pourront, sans justification, dépasser de 20 % l'objectif local de consommation maximale fixé dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) et le schéma de cohérence territoriale (Scot).

Enfin, j'aurai quelques mots sur les centres de données. Le déséquilibre est tout aussi préoccupant. Il y a trois semaines, le Sénat votait un texte consensuel, trouvant un juste milieu entre développement et protection. Avec le présent projet de loi, vous feriez le choix de revenir en arrière : moins de garanties environnementales, moins de maîtrise locale et plus d'ouverture à des intérêts extérieurs.

À force de vouloir aller vite, on en oublie l'essentiel : protéger nos territoires et préserver notre souveraineté. Là encore, le rôle des élus locaux est réinterrogé et les garde-fous environnementaux sont supprimés.

J'ajoute qu'a été introduite la reconnaissance de la raison impérative d'intérêt public majeur dès le stade de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet pour toutes les initiatives, quelle que soit leur nature : industrielle, d'infrastructure de transport ou d'énergie. Quel danger, pourtant évident, pour notre patrimoine et notre richesse naturelle !

Aussi, mes chers collègues, quelle simplification souhaitons-nous ? Une simplification utile, qui rend l'action publique plus lisible et plus efficace, ou une simplification de façade, qui affaiblit les contre-pouvoirs, contourne les élus locaux et réduit les exigences environnementales ?

À cela s'ajoute une méthode que nous ne pouvons accepter : une commission mixte paritaire conclue à la hâte, sans véritable échange, en particulier avec notre groupe, et des dispositions introduites sans étude d'impact, avec le risque d'une censure constitutionnelle. Nos concitoyens et les élus que nous représentons dans cette chambre attendent de nous du sérieux, de la cohérence et de la responsabilité.

Lorsque je parcours ce texte proposé au vote, je songe aux mots de Paul Valéry : « Un sujet d'une étendue immense et qui, loin de se simplifier et de s'éclaircir par la méditation, ne fait que devenir plus complexe et plus trouble à mesure que le regard s'y appuie. » Monsieur le ministre, simplifier, certes, c'est avancer, mais pas aveuglement, ni vers un mur.

Pour toutes ces raisons, le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain votera contre les conclusions de la CMP. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER.)*

M. le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, pour le groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

M. Gérard Lahellec. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons donc commencé à parler de ce texte en avril 2024. Il nous avait été présenté comme urgent : urgent pour les entreprises, urgent pour l'économie, urgent pour la compétitivité du pays. Il fallait

aller vite, très vite. La simplification ne pouvait attendre ; elle devait rapporter, nous promettait-on, jusqu'à 3 points de PIB.

Deux ans plus tard, que constatons-nous ? Nous examinons un texte profondément transformé sur lequel le Parlement n'a jamais pu se prononcer de manière globale. D'un projet de loi initial de 28 articles, on est passé à un texte, celui sur lequel la commission mixte paritaire a planché, de 134 articles. Il a donc fallu beaucoup travailler. Je salue certes le travail des besogneux, mais une grande partie des mesures présentées – introduites au fil de la navette, parfois sans étude d'impact, parfois sans lien étroit avec l'objet initial du texte – n'ont jamais fait l'objet d'un débat complet dans cet hémicycle.

L'urgence invoquée aura surtout servi à contourner le débat parlementaire. Sous couvert de simplification, c'est une certaine conception de la fabrique de la loi qui se dessine : moins de débats, moins de transparence, moins de Parlement. C'est là, au fond, une manière de rendre du temps, mais une manière, monsieur le ministre, dont on peut discuter.

Ce texte n'est plus seulement un texte de simplification administrative ; il est devenu, à nos yeux, un texte de dérégulation.

Dérégulation sociale, tout d'abord : plusieurs dispositions affaiblissent l'information des salariés en cas de cession d'entreprise et réduisent l'espace du dialogue collectif. Or ces mécanismes ne sont pas des formalités inutiles : ils permettent d'anticiper les restructurations, d'éviter des fermetures brutales, parfois même de construire des projets de reprise portés par les salariés eux-mêmes. Dans un contexte où notre appareil productif demeure fragilisé, un tel affaiblissement est vecteur d'instabilité économique autant que d'injustice sociale.

Dérégulation environnementale, ensuite : pour ce qui est de la suppression des zones à faibles émissions, nous n'avons eu aucun débat de fond – aucun ! – sur les questions de santé publique, de pollution de l'air, d'alternatives destinées aux ménages modestes. Introduite par amendement, validée en commission mixte paritaire, imposée par une coalition allant de la majorité à l'extrême droite, cette mesure est désormais revendiquée comme une victoire par le Rassemblement national. Et quand l'extrême droite applaudit, permettez-moi de penser, mes chers collègues, qu'il y a un petit problème...

Enfin, ce texte organise une recentralisation silencieuse. Cela a été rappelé à l'instant : le caractère désormais facultatif des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux, les Cese, affaiblit un espace de dialogue indispensable.

Avec l'extension des projets d'intérêt national majeur, l'État s'autorise à passer outre les documents d'urbanisme locaux, à marginaliser les maires, à recentraliser des choix qui engagent pourtant l'avenir des territoires. Les élus locaux deviennent de simples exécutants. La libre administration des collectivités n'est plus, au fond, qu'un principe de façade.

En somme, ce texte traduit une vision de l'action publique dans laquelle la norme serait un problème, la concertation un obstacle et le débat une perte de temps.

Nous ne contestons pas la nécessité de simplifier certaines procédures, mais simplifier ne saurait signifier affaiblir les droits sociaux, réduire les exigences environnementales ou contourner le débat démocratique.

M. Thomas Dossus. Eh oui...

M. Gérard Lahellec. Les normes sont aussi des garanties pour les citoyens, les travailleurs, les collectivités. Une simplification utile devrait sécuriser les acteurs économiques tout en préservant ces équilibres essentiels.

Ce texte, à nos yeux, fait l'inverse; c'est pourquoi nous voterons contre. (*Applaudissements sur les travées des groupes CRCE-K et GEST.*)

M. Thomas Dossus. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Thomas Dossus, pour le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

M. Thomas Dossus. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, deux ans ou presque après que le Sénat a commencé de débattre du projet de loi de simplification de la vie économique, nous examinons les conclusions de la commission mixte paritaire sur un texte qui porte aujourd'hui très mal son nom. Ce n'est pas un texte de simplification; ce n'est même pas vraiment un texte relatif à la vie économique: c'est devenu le texte des renoncements, des reculs écologiques et des bricolages politiques.

À l'origine présenté comme un texte technique destiné à alléger les lourdeurs pesant sur les entreprises, ce projet de loi est apparu, dès son dépôt au Sénat, confus et mal préparé: un « fourre-tout » de mesures dont les impacts étaient mal appréciés. Rappelons-nous la simplification de la fiche de paie, fautive bonne idée pourtant présentée comme mesure phare du texte initial, retirée dès la première lecture ici même.

Dès le départ, la simplification servait de paravent à un affaiblissement assumé des protections environnementales, des garde-fous démocratiques et de certains contre-pouvoirs. La préservation des terres agricoles, celle des espaces naturels ou celle des espèces protégées ont été désignées comme d'inutiles complexifications face aux envies de bétonner, de forer, d'exploiter toutes les ressources jusqu'à la dernière goutte.

Le point le plus visible et le plus symbolique, c'est évidemment la suppression des zones à faibles émissions. La CMP a maintenu cette suppression « sèche », issue de l'Assemblée nationale, que la droite et l'extrême droite, main dans la main, ont choisi d'ériger en point de convergence de leurs obsessions anti-écologiques.

Les ZFE sont un outil imparfait, sans doute, mais réel, de lutte contre la pollution de l'air, donc de protection de la santé publique. Ladite pollution provoque 40 000 décès prématurés chaque année en France; cela mérite que l'on agisse réellement. Isolément, ce dispositif avait peu de sens; assorti de mesures d'accompagnement et d'investissements dans les transports du quotidien, il aurait pu s'avérer efficace.

En vérité, après deux ans de tergiversations, ce dont ce texte aurait eu besoin, c'est d'une réelle deuxième lecture au Sénat, dont nous regrettons qu'elle n'ait pas eu lieu: ses équilibres initiaux ont tant bougé qu'un débat approfondi portant sur l'ensemble du projet de loi s'imposait.

La fin des ZFE, loin d'être un accident, est le symptôme le plus spectaculaire d'une orientation générale: un bloc de reculs massifs, aboutissement d'un travail de compromis fructueux entre la droite et l'extrême droite.

Il y a d'abord l'affaiblissement du ZAN.

L'article 15 permet d'exclure du décompte de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers les projets dits d'intérêt national majeur, y compris leurs équipements et aménagements connexes. Il élargit les projets concernés aux infrastructures, ouvre des dérogations aux règles des PLU, facilite la modification par le préfet des documents d'urbanisme et permet le dépassement sans justification des objectifs locaux de consommation d'espace.

Autrement dit, sous couvert de réindustrialisation, et alors que l'on devrait préparer notre pays au défi des événements climatiques extrêmes, on s'enferme dans le déni et on organise la bétonnisation à tout-va. Pour « accélérer dans le mur », on facilite le recours à la raison impérative d'intérêt public majeur. Au menu: moins de protection de la biodiversité, moins de droit au recours, moins de place pour le dialogue.

Le choix est fait également d'affaiblir gravement la compensation environnementale. L'objectif de compensation écologique devient une chimère: on permet que sa mise en œuvre soit repoussée pendant ou après les travaux et l'on supprime l'obligation de résultat. La biodiversité est désormais vue comme un obstacle inutile à la réindustrialisation heureuse.

Le tableau ne serait pas complet si l'on n'accélérait pas aussi dans le domaine du forage et de l'exploitation de nos ressources. « *Drill, baby, drill!* », scandait Donald Trump. Dans le présent texte, ce mantra se traduit par l'article 19 relatif au code minier, qui limite les évaluations environnementales, réduit la participation du public, prolonge certains titres et facilite les projets extractifs ou de stockage géologique. Certains, ici, n'ont pas de mots assez durs pour décrire le fou furieux de Washington, mais nous n'avons visiblement rien à lui envier en matière de déni climatique.

Enfin, en rendant les Cese facultatifs, ce qui n'est pas anodin, on fragilise une instance de concertation territoriale. Sous prétexte de nettoyer le paysage administratif, on affaiblit des lieux d'expertise, de vigilance et de dialogue.

La liste est longue encore, mais le temps me manque pour évoquer exhaustivement le musée des horreurs qu'est ce texte.

Par ailleurs, nombre de ces mesures n'ont pas grand-chose à voir avec le texte: probables cavaliers législatifs, elles ne devraient pas échapper à la sagacité du juge constitutionnel – le Gouvernement le sait, les parlementaires qui ont voté ce projet de loi le savent aussi. En agissant ainsi, par pur opportunisme politique, ils ouvrent sciemment la porte aux critiques populistes sur le « gouvernement des juges » qui ne manqueront pas de pleuvoir lorsque le Conseil constitutionnel fera simplement son travail. Compte tenu des tensions actuelles, c'est tout simplement irresponsable.

Je reviens au fond du texte: nous ne sommes pas opposés à la simplification. Mais ce qui nous est présenté aujourd'hui, c'est la simplification de la réalité dans laquelle nous vivons. Voilà un texte de déni: la santé, l'adaptation au défi climatique, la protection de la biodiversité, le dialogue et la concertation sont vus comme autant d'obstacles à une vie économique déconnectée de ces basses contingences matérielles.

Ce que le Gouvernement nous demande, c'est d'entériner, sous l'étiquette de la simplification, la fin de toute ambition écologique pour notre pays. Cette vision est dangereuse pour notre avenir; nous la refusons. C'est pourquoi nous voterons contre les conclusions de la commission mixte paritaire. (*Applaudissements sur les travées des groupes GEST et SER, ainsi que sur des travées du groupe CRCE-K.*)

M. le président. La parole est à M. Aymeric Durox, pour la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

M. Aymeric Durox. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis plusieurs mois, le Gouvernement multiplie les textes aux intitulés ambitieux, mais aux effets bien souvent décevants. « Simplification de la vie économique » : le titre est prometteur ; il répond à une attente forte de nos entreprises, de nos artisans, de nos territoires.

Mais, à l'examen, force est de constater que l'ambition n'est pas au rendez-vous ; car enfin, comment prétendre simplifier lorsque la complexité demeure la règle ? Comment libérer l'activité économique lorsque nos entreprises restent entravées par des normes toujours plus nombreuses, parfois contradictoires, souvent illisibles ? Vous annoncez des réformes, mais vous ne produisez, dans les faits, que des ajustements marginaux. Et ce texte, malgré son intitulé, ne simplifie que très partiellement la vie économique ; d'ailleurs, chacun l'a reconnu au fil de nos travaux : ce projet de loi « n'est pas le grand soir de la simplification ».

Ce constat, largement partagé, doit nous conduire à nous interroger. À l'Assemblée nationale, mon groupe a souhaité formuler des propositions concrètes.

Mes collègues députés ont ainsi proposé de rationaliser un certain nombre d'agences publiques dont le coût et l'utilité suscitent des questions légitimes. Cette proposition n'a pas été retenue.

Ils ont également défendu un assouplissement du cadre du « zéro artificialisation nette » pour les activités économiques, afin de ne pas pénaliser nos territoires et obérer leurs capacités de développement. Là encore, nous n'avons pas été suivis.

En revanche, une mesure adoptée au cours de nos débats constitue à nos yeux une réelle avancée. Je pense bien sûr à la suppression des ZFE, issue d'un amendement présenté par le député du Rassemblement national – évidemment – Pierre Meurin. Cette disposition répond à une préoccupation majeure de nombreux Français.

Derrière ces dispositifs, en effet, il y a des situations concrètes : des travailleurs empêchés de se déplacer, des familles contraintes dans leur quotidien, des artisans limités dans leur activité. Au nom d'objectifs environnementaux légitimes, nous avons parfois créé des mécanismes profondément inéquitables.

Supprimer ces zones, c'est rétablir une forme de justice ; c'est garantir à chacun la possibilité de circuler librement ; c'est aussi permettre à de nombreux professionnels de continuer à exercer leur activité dans des conditions normales. C'est enfin une mesure de simplification concrète aux effets immédiatement perceptibles.

Le maintien de cette suppression, véritable victoire du Rassemblement national, nous conduit à voter en faveur de ce texte.

Mes chers collègues, la simplification ne saurait se réduire à un affichage. Elle doit se traduire par des décisions claires, lisibles et efficaces. Nos entreprises, nos artisans, nos élus locaux attendent moins de discours et davantage d'actes ; ils attendent que nous allégions réellement les contraintes qui pèsent sur eux ; ils attendent que nous leur redonnions des marges de manœuvre.

Le Sénat, en tant que représentant des territoires, a un rôle particulier à jouer pour porter haut cette exigence.

Aujourd'hui, le compte n'y est pas encore tout à fait. Mais je ne doute pas que le véritable choc de simplification surviendra en 2027, lorsque nous arriverons enfin au pouvoir – cette victoire est souhaitée par la France des actifs, concernée au premier chef, qui vote très majoritairement pour le Rassemblement national.

M. le président. Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je mets aux voix, dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, modifié par les amendements du Gouvernement, l'ensemble du projet de loi de simplification de la vie économique.

J'ai été saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une, de la commission spéciale et, l'autre, du groupe Les Républicains.

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.

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° 232 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	323
Pour l'adoption	223
Contre	100

Le Sénat a adopté définitivement. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe INDEP.)*

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quarante-cinq, est reprise à dix-sept heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

9

NOMINATION D'UN SECRÉTAIRE DU SÉNAT

M. le président. Je rappelle au Sénat que le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen a présenté la candidature de M. Henri Cabanel pour remplacer, en qualité de secrétaire du Sénat, Mme Véronique Guillotin. *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – M. Jean-Marc Vayssouze-Faure applaudit également.)*

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 2 *bis* du règlement.

En conséquence, je déclare cette candidature ratifiée et je proclame M. Henri Cabanel secrétaire du Sénat. *(Bravo ! et applaudissements.)*

10

MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES

M. le président. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour une mise au point au sujet de votes.

M. Pierre Jean Rochette. Lors des scrutins n^{os} 227, 229 et 230 portant respectivement sur les amendements identiques n^{os} 24, 44 et 51 tendant à supprimer l'article 1^{er} du projet de loi sur la justice criminelle et le respect des victimes, sur ledit article 1^{er}, et sur l'ensemble du même projet de loi, notre collègue Vanina Paoli-Gagin souhaitait s'abstenir.

M. le président. Acte est donné de cette mise au point, mon cher collègue. Elle figurera dans l'analyse politique des scrutins concernés.

11

DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

DISCUSSION EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE
D'UN PROJET DE LOI
DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (projet n^o 394, texte de la commission n^o 524, rapport n^o 523, avis n^o 511).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre. (*Applaudissements sur des travées des groupes Les Républicains et UC.*)

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Monsieur le président, monsieur le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, cher Jean-François Longeot, monsieur le président de la commission des finances, cher Claude Raynal, monsieur le rapporteur, cher Didier Mandelli, madame, monsieur les rapporteurs pour avis, chers Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, c'est avec beaucoup de fierté que je me tiens aujourd'hui devant vous pour l'examen d'un projet de loi qui traduit une ambition rare : réconcilier vision de long terme et urgence d'agir.

Avant toute chose, je tiens à saluer le travail remarquable des commissions de l'aménagement du territoire et des finances, et tout particulièrement celui du rapporteur Didier Mandelli et des rapporteurs pour avis Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey. Le travail accompli en commission a permis d'enrichir substantiellement le texte en y apportant des précisions opérationnelles et en renforçant plusieurs dispositifs essentiels à sa mise en œuvre concrète sur le terrain.

La genèse de ce texte fait sa singularité. Il est le fruit d'un large dialogue, ouvert et transpartisan, issu de la conférence Ambition France Transports, qui aura réuni pendant plusieurs mois 150 experts, élus de toutes sensibilités, représentants d'usagers et de professionnels du secteur. Plusieurs sénateurs y ont d'ailleurs contribué très activement.

Le choix de cette méthode est né d'une conviction simple : face à l'ampleur des enjeux, nous avons besoin d'un diagnostic partagé et nous devons réfléchir collectivement à une diversité de leviers susceptibles d'être actionnés.

Ce texte prouve que le consensus est possible quand nous plaçons l'intérêt général au-dessus des lignes partisans. Confirmé par deux Premiers ministres successifs et annoncé lors de la déclaration de politique générale de Sébastien Lecornu, voici le premier grand texte sur les transports depuis la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Mais, au-delà de cette dimension historique, preuve est surtout faite que nous savons encore construire des politiques publiques dans la durée.

Les infrastructures de transport irriguent nos territoires ; elles relient nos concitoyens à l'emploi, aux services, à la vie sociale, à la vie culturelle. Elles sont le patrimoine commun de tous les Français, celui que l'on emprunte au quotidien, souvent sans même y prêter attention, tant il fait partie de notre environnement familial.

Ce patrimoine exige néanmoins, pour que sa fonctionnalité soit préservée, une vigilance constante et des investissements massifs. Or il vieillit dangereusement. Notre réseau ferroviaire affiche 30 ans d'âge moyen, contre 15 ans en Suisse. Si nous ne faisons rien, cette différence se traduira à l'avenir, concrètement, par des trains qui tombent en panne, des retards qui s'accumulent, des lignes qui ferment.

Reporter l'entretien des infrastructures n'est jamais une économie : c'est une dette que nous contractons sur le dos des générations futures. Chaque euro non investi aujourd'hui dans la régénération représente au bas mot deux euros qu'il faudra mobiliser demain pour réparer ce qui sera durablement détérioré.

En outre, nos infrastructures ne doivent pas creuser les inégalités territoriales. Elles doivent au contraire les résorber en apportant à chaque territoire une réponse adaptée à ses besoins spécifiques.

La mobilité est aussi, en effet, un enjeu de justice sociale et d'équité territoriale, deux principes fondamentaux de notre République. Un Français sur trois a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de moyens de transport pour y donner suite.

La mobilité est devenue la grande fracture de notre temps, entre ceux qui se déplacent librement et ceux qui subissent l'assignation à résidence, entre les métropoles souvent connectées et les territoires enclavés, entre les centres-villes et les périphéries. Cette fracture alimente un sentiment d'abandon qui abîme notre cohésion nationale et nourrit parfois la défiance à l'égard des institutions ; nous ne saurions nous y résigner.

Dans un monde de plus en plus instable, marqué par des tensions géopolitiques, nos infrastructures de transport sont un attribut de souveraineté. Elles conditionnent notre capacité à produire, à commercer, à créer de la richesse sur l'ensemble du territoire. Une nation dont les réseaux se délèvent, c'est une nation qui perd sa capacité de résilience face aux chocs. Investir massivement dans nos infrastructures, c'est investir dans notre indépendance stratégique.

Pour répondre à l'ensemble de ces défis, de nouveaux leviers de financement sont nécessaires.

Ainsi ce projet de loi acte-t-il le fléchage intégral des recettes issues des futures concessions autoroutières vers l'ensemble des infrastructures de transport. À partir de 2032, lorsque les concessions actuelles arriveront à

échéance, ce sont progressivement 2,5 milliards d'euros supplémentaires par an qui seront mobilisés pour financer la modernisation et l'entretien de nos réseaux, sans augmentation d'impôts, sans création de dettes nouvelles. Le produit des péages autoroutiers, acquittés notamment par les poids lourds étrangers qui traversent notre pays, doit servir à régénérer l'ensemble de nos réseaux : le fer, la route, le fluvial.

Mais nous devons également planifier sur plusieurs années nos investissements dans les infrastructures. C'est pourquoi ce texte consacre pour la première fois le principe d'une loi de programmation pluriannuelle dans le domaine des transports, sur le modèle de ce qui se fait déjà pour les armées ou la recherche. Le recours à un tel outil est d'autant plus indispensable que le secteur des transports compte parmi les trois premiers postes d'investissement public dans notre pays ; il mérite, à ce titre, de la visibilité, de la prévisibilité.

Une loi de programmation, c'est un engagement de l'État sur le temps long, la garantie donnée aux collectivités territoriales et aux porteurs de projets qu'ils peuvent planifier sereinement et anticiper leurs investissements, construire des stratégies de développement territorial cohérentes, sans crainte de voir les financements se tarir au gré des arbitrages budgétaires annuels.

Dans un contexte politique où l'immédiat prime trop souvent sur le long terme, adopter une programmation est un acte de responsabilité et de maturité collective ; c'est affirmer que certaines politiques publiques exigent une continuité.

Néanmoins, avant d'entamer l'examen du texte, je tiens à rappeler que la ventilation précise des recettes et des dépenses entre les différents modes et les différents territoires fera l'objet de discussions approfondies dans le cadre de la loi de programmation. À cet égard, un mécanisme de péréquation sera piloté par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France). C'est la garantie d'une répartition équitable sur tout le territoire et entre tous les modes.

En parallèle de l'examen de ce texte, nous signerons dans les prochaines semaines le contrat de performance SNCF Réseau, qui acte le passage de 3 milliards à 4,5 milliards d'euros par an dès 2028 pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire. C'est un acte fort pour casser la spirale du sous-investissement, qui génère de la dette grise.

La priorisation de la régénération et de la modernisation des réseaux existants permettra d'améliorer la qualité de l'offre, de sauvegarder les petites lignes menacées de fermeture, faute d'entretien, et d'améliorer notre résilience face aux impacts du changement climatique.

En outre, ce projet de loi prévoit de favoriser le déploiement de l'ensemble des modes de transport en reconnaissant la complémentarité plutôt que la concurrence entre les différentes solutions de mobilité, à l'image des conclusions de la conférence Ambition France Transports. Pour les services express régionaux métropolitains, les fameux Serm, nous transformons la Société des grands projets en véritable opérateur national, capable d'accompagner les collectivités qui le souhaitent.

Sur l'ensemble du territoire, près d'une trentaine de projets ont déjà été labellisés et attendent les financements et l'ingénierie nécessaires pour être mis en œuvre.

Pour le fret fluvial, nous proposons d'harmoniser les frais de manutention portuaire afin de permettre – enfin – à ce mode de transport de redevenir compétitif.

Pour les gares routières, nous mettons fin au vide juridique et à une situation insatisfaisante au regard de la qualité des services, en confiant aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) le rôle de chef de file. Les autocars dits Macron ont connu un succès populaire ; ils méritent des infrastructures d'accueil dignes.

Enfin, je souhaite saluer plusieurs avancées introduites par vos soins en commission, monsieur le rapporteur, monsieur le président, qui renforcent considérablement la portée de ce texte.

La mission d'information sur la billettique dans les transports, conduite par quatre sénateurs de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, a permis de prévoir l'interopérabilité des données et l'harmonisation tarifaire à l'échelle nationale.

M. Franck Dhersin. Absolument !

M. Philippe Tabarot, ministre. L'intégration de l'adaptation au changement climatique parmi les objectifs de la loi de programmation répond à l'urgence écologique. Nos infrastructures doivent être pensées pour résister aux événements climatiques extrêmes, qui se multiplient.

Je pense également à la prolongation du tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (Turpe), introduite par le rapporteur.

Le renforcement des dispositions sur la sécurité des transports scolaires, qui concrétise le plan Joana, en mémoire de cette lycéenne de 15 ans décédée à Châteaudun, est essentiel. Chaque parent doit avoir la certitude absolue que son enfant est en sécurité dans un car scolaire.

Je tiens également à saluer l'instauration d'une feuille de route pour le fret fluvial et le fret ferroviaire, qui donne une trajectoire claire pour développer ces modes de transport, indispensables à notre transition écologique.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce texte est un acte de souveraineté, il constitue un engagement en faveur de l'égalité territoriale, une politique d'investissement ambitieuse. Nos infrastructures ne sont pas un luxe ; elles sont le socle de notre développement, la garantie de notre cohésion, l'instrument de notre rayonnement.

Ce texte est transpartisan dans son élaboration. Il doit l'être aussi lors de son adoption, car l'avenir de nos mobilités ne saurait être l'otage de nos divergences politiques. Le secteur des transports revient enfin, grâce à ce texte, dans l'actualité parlementaire, et de manière positive. Ne le faisons pas retomber dans un certain anonymat, notamment par nos divisions sur des sujets plus accessoires qu'essentiels.

L'essentiel, je le rappelle une nouvelle fois, est de doter enfin notre pays d'un modèle de financement pérenne pour nos infrastructures pour les dix, vingt ou trente prochaines années.

En entamant l'examen de ce texte au Sénat, notre responsabilité est grande. Je sais que vous serez au rendez-vous du devoir, au rendez-vous de l'ambition. Je compte sur votre soutien pour adopter ce texte qui, j'en suis convaincu, sera historique. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI, INDEP, UC et Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe UC. – M. Vincent Louault applaudit également.*)

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me réjouis que le projet de loi-cadre relatif au développement des transports entame son parcours ici, au Sénat, chambre des territoires : c'est symbolique.

Ce texte constitue le premier volet du diptyque législatif, annoncé par le ministre des transports à l'issue des travaux de la conférence Ambition France Transports en juillet 2025, composé d'une loi-cadre et d'une loi de programmation.

Le constat dressé dans le rapport de la conférence est alarmant : 3 milliards d'euros supplémentaires par an sont nécessaires, et le resteront, pour régénérer les infrastructures de transport existantes et combler la dette grise accumulée après des décennies de sous-investissements. Face à ces besoins, les auteurs du rapport, de même que les rapporteurs pour avis de la commission des finances, appellent à hiérarchiser les investissements, à donner la priorité aux infrastructures existantes et à l'élaboration d'une programmation financière pluriannuelle.

Alors que la trajectoire de financement fixée dans la loi d'orientation des mobilités est désormais obsolète, l'article 1^{er} du projet de loi qui nous est soumis pose le principe inédit d'un renvoi à des lois de programmation en matière de transport. Il ancre également l'une des orientations majeures de la conférence de financement, le fléchage de la totalité du produit des péages autoroutiers vers le secteur des transports dans le cadre des futures concessions autoroutières, soit à l'horizon 2031. Il s'agit là d'acquis majeurs, attendus par l'ensemble du secteur.

Néanmoins, nous le savons tous, ce texte n'est ni une LOM II ni le Grand Soir en matière de financement des transports qui était attendu par certains d'entre vous. Il nous faudra attendre le projet de loi de programmation pour préciser la trajectoire d'investissement et travailler à l'identification de nouvelles ressources. Je sais pouvoir compter sur la détermination du ministre des transports pour que ce texte voie le jour et nous soit soumis dans les meilleurs délais.

Le présent projet de loi, qui – j'en suis certain – ira jusqu'à la dernière étape de la navette parlementaire, n'en constituera pas moins une première victoire, une grande avancée pour renforcer les efforts financiers en faveur des mobilités et de leur décarbonation.

Je vous invite néanmoins à ne pas vous tromper d'objectif : à trop vouloir étoffer ce projet de loi et anticiper les débats sur la future loi de programmation et de prochains projets de loi de finances (PLF), nous prendrions le risque de grandement fragiliser ses chances d'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Cette position est partagée depuis un mois désormais par l'ensemble des acteurs.

Dans un esprit de responsabilité, et bien que cela soit également frustrant pour le rapporteur que je suis, j'émettrai donc systématiquement, comme cela a été le cas en commission, un avis défavorable sur les amendements visant à fléchir des recettes ou à traiter du financement des AOM, notamment en matière de versement mobilité (VM) ou de fiscalité.

Ces éléments liminaires étant posés, j'en viens à présent au contenu du texte et aux axes de travail qui ont été les miens en commission.

Le premier axe porte sur le financement des projets de transport.

Tout d'abord, notre commission a souhaité, à l'article 1^{er}, qui est la clé de voûte de ce projet de loi, et dans la droite ligne des conclusions de la conférence précitée, donner la priorité aux investissements en faveur de l'entretien, de la régénération et de la modernisation des infrastructures existantes, en coordination avec les rapporteurs pour avis de la commission des finances. Nous avons d'ailleurs complété cette rédaction pour garantir la prise en compte, dans la future trajectoire d'investissement en faveur des réseaux ferroviaire, routier et portuaire, de l'adaptation aux effets du changement climatique.

En revanche, nous n'avons pas retenu les amendements visant à anticiper le fléchage des futures recettes des péages entre les différents modes de transport, considérant que cet arbitrage relèverait des futures lois de programmation, dont c'est l'objet. Je vous proposerai la même logique tout à l'heure concernant des amendements similaires.

La commission a également approuvé l'article 5 du texte visant à faciliter le recours au financement privé pour moderniser le réseau ferroviaire. Il nous faut mobiliser tous les leviers financiers possibles.

L'article 12 prévoit, quant à lui, d'indexer par défaut les tarifs de transport sur l'inflation. Sauf décision contraire de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, c'est une disposition bienvenue qui préserve la liberté tarifaire des AOM et permet de stabiliser la participation des usagers au financement des transports, alors que celle-ci décroît sur le long terme, ce qui s'est vérifié au cours des dernières décennies.

Le deuxième axe de travail porte sur la simplification de la conduite de projets de transport, corollaire indissociable des enjeux financiers.

L'article 19 vise à simplifier le cadre juridique et administratif applicable aux projets de transport en permettant la reconnaissance anticipée de la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) au stade de la déclaration de projet ou de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Il s'agit ainsi de tirer les leçons du précédent de l'autoroute A69, dont le chantier avait été interrompu en mars 2025 à la suite de l'annulation de l'autorisation environnementale, alors que les travaux avaient été en grande partie réalisés et que, en conséquence, les atteintes à l'environnement étaient déjà effectives.

Cette mesure ne modifie pas les conditions d'appréciation de la RIIPM : sa reconnaissance ne sera pas automatique et elle continuera à être appréciée au cas par cas par les services de l'État. Il s'agit simplement de purger ce contentieux plus tôt dans la vie des projets, ce qui est plus sécurisant à la fois pour le porteur du projet, bien évidemment, et pour l'environnement.

La commission a approuvé cet article et l'a enrichi en traduisant dans le texte la proposition n° 16 du rapport de la mission de Michel Cadot, remis au Haut-Commissariat à la stratégie et au plan en janvier dernier – il nous a été présenté en commission récemment –, laquelle vise à reconnaître une présomption de RIIPM pour les travaux d'entretien, de régénération, de modernisation et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de transport existantes.

Sur l'initiative des rapporteurs de la mission d'information sur la billettique dans les transports, dont je salue le travail, la commission a opté pour la simplification, en faveur des droits des voyageurs, afin d'inciter à utiliser les transports en commun. Le texte de la commission prévoit ainsi une

garantie de correspondance pour les voyageurs en cas de retard ou d'annulation de train, même si les différents segments du trajet sont assurés par plusieurs opérateurs ferroviaires. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ne doit pas avoir pour conséquence de complexifier le voyage pour l'utilisateur.

Dans un même souci de simplification pour les voyageurs, la commission a également souhaité harmoniser la définition de certaines catégories tarifaires sur le territoire, afin que l'on soit « jeune » et « senior » au même âge sur tous les réseaux, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Elle a également prévu que les applications de distribution de titres de transport assurent de façon non discriminatoire la vente de l'ensemble de l'offre existante, aussi bien ferroviaire que routière, sur un même trajet. De trop nombreux voyageurs restent à quai parce qu'ils ignorent l'existence d'une partie de l'offre.

La commission a également autorisé les AOM à interdire à des applications tierces de vendre des abonnements de longue durée. Les commissions prélevées par ces dernières privent en effet les réseaux de transport de financements indispensables pour améliorer la qualité de leur offre. En revanche, ces applications pourront toujours vendre les titres destinés à un voyageur occasionnel qui n'aura pas besoin de télécharger l'application de vente du réseau local.

J'en viens maintenant à l'article 10 du texte, qui vise à renforcer les dispositifs d'aménagement du territoire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. C'est évidemment la priorité absolue de la commission de l'aménagement du territoire. Cette disposition est bienvenue; nous avons d'ailleurs contribué à la nourrir au stade de la commission, et je ne doute pas que nos débats permettront encore d'enrichir ce volet essentiel pour la vitalité de nos territoires.

Il me semble en effet indispensable – et ce sentiment est partagé par le plus grand nombre – que l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché du transport ferroviaire français n'ait pas de conséquences sur les liaisons ferroviaires les moins rentables, lesquelles jouent un rôle essentiel pour l'équilibre territorial.

Renforcer l'offre de transport dans les territoires est également l'objectif de l'article 11 du texte relatif aux services express régionaux métropolitains. Cet article assouplit les modalités de gouvernance locale des Serms et les possibilités d'intervention de la Société des grands projets. Ces mesures permettront de construire des projets mieux adaptés aux réalités locales.

Enfin, le troisième axe de travail de la commission a porté sur la massification et la décarbonation du transport routier. L'article 15 prévoit de combler un impensé de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite Macron, que le ministre a évoquée à l'instant, sur la gouvernance des gares routières: il désigne comme chef de file les AOM locales pour planifier et réaliser des gares routières et autres aménagements de transport routier, et impose aux AOM de plus de 200 000 habitants de garantir à l'horizon 2032 l'existence d'au moins une gare routière respectant des spécifications qui seront définies par voie réglementaire.

La commission a approuvé ce dispositif en le consolidant. Afin de tirer les enseignements du débat cacophonique sur l'avenir de la gare routière de Paris-Bercy, la commission a notamment proposé que soient instaurés des comités de concertation, intégrant entre autres les collectivités, les opéra-

teurs et les usagers, autour des gares routières les plus structurantes et que ces comités soient saisis préalablement à toute décision de fermeture de la gare routière.

Le projet de loi comporte également deux articles relatifs au transport de marchandises.

D'une part, l'article 17 vise à mettre fin à la distorsion de concurrence dont pâtit le transport fluvial dans les pré- et post-acheminements portuaires. La commission partage pleinement l'objectif de ce dispositif, qui tend à renforcer la place de la voie d'eau dans le fret. Nous avons réécrit l'article en accord avec l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

D'autre part, l'article 18 vise à responsabiliser les chargeurs sur l'impact environnemental des prestations de fret auxquelles ils ont recours en fixant une trajectoire. Dans cet article, nous avons ouvert la possibilité de recourir aux transports fluviaux et ferroviaires afin d'encourager le report modal.

Pour conclure, les apports de la commission ont permis de consolider le projet de loi tout en respectant ses grands équilibres, afin de maximiser ses chances d'être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Je forme le vœu que le travail en séance publique qui nous attend s'inscrive dans le même esprit de responsabilité.

Je remercie mes collègues de la commission, en particulier ceux qui ont assisté aux auditions. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP.*)

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure pour avis. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteure pour avis de la commission des finances. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances a tout particulièrement examiné les articles 1^{er}, 3, 4 et 10 du texte.

Malgré son caractère programmatique, l'article 1^{er} a été présenté comme le cœur et la raison d'être de ce projet de loi. Il prévoit deux évolutions, que nous avons d'ailleurs recommandées dans un précédent rapport. Premièrement, il prévoit des lois de programmation des investissements dans les infrastructures de transport. Deuxièmement, il pose le principe que, à l'issue des concessions autoroutières actuelles, une partie des péages sera affectée aux infrastructures: le transport finance les infrastructures de transport.

Toutefois, dans sa version initiale, l'article 1^{er} était muet sur le financement des besoins d'investissement d'ici à l'arrivée à échéance des concessions autoroutières au cours de la décennie 2030, alors que l'état de nos réseaux de transport ne nous permet pas d'attendre. C'est pour cette raison que nous avons enrichi le texte de la commission en précisant explicitement que la première loi de programmation devra également identifier les ressources nécessaires à court et moyen termes.

Une programmation pluriannuelle des investissements dans les infrastructures de transport se justifie pleinement, car ces opérations s'inscrivent dans le temps long, mais il nous faudra veiller à sa traduction effective.

Il existe malheureusement un fâcheux précédent. Nous le savons tous, l'article 3 de la LOM prévoit déjà que, tous les cinq ans, une programmation pluriannuelle des dépenses de l'État dans les infrastructures doit être actualisée. Cette dispo-

sition législative n'a malheureusement jamais été appliquée. Nous espérons donc que, cette fois, nos espoirs ne seront pas déçus.

Nous avons également complété le texte de façon à ce que les lois de programmation donnent la priorité aux investissements dans les réseaux existants. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP.*)

M. le président. La parole est à M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC, INDEP et Les Républicains.*)

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais pour ma part évoquer l'article 10, qui porte sur un sujet très sensible : les dessertes TGV d'aménagement du territoire. C'est une question dont le Sénat s'est toujours préoccupé, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Concrètement, il s'agit de dessertes déficitaires, dont le déficit est financé par une péréquation interne à la SNCF grâce à ses lignes rentables. Ce système est mis à mal par l'ouverture à la concurrence, qui risque de réduire la rentabilité de certaines lignes.

Aujourd'hui, les péages sont volontairement réduits pour les dessertes d'aménagement du territoire. Toutefois, compte tenu du niveau déjà très élevé des péages en France – ils sont deux à trois fois plus élevés que dans les autres pays –, l'Autorité de régulation des transports (ART) refuse que ces droits soient augmentés sur les lignes rentables pour compenser les baisses. Nous défendons donc un amendement visant à assouplir cette position, dans la limite toutefois de la soutenabilité économique des péages pour les entreprises.

Par ailleurs, le droit existant ne permet pas à SNCF Réseau de tenir compte des critères d'aménagement du territoire dans ses procédures d'allocation des sillons. L'article 10, qui prévoit que SNCF Réseau puisse mettre en œuvre des dispositifs visant à prendre en compte l'aménagement du territoire dans l'attribution des sillons, est une bonne mesure, mais nous pensons qu'il faut la renforcer.

Nous défendons donc des amendements tendant à prévoir que, si la demande des opérateurs excède l'offre capacitaire, SNCF Réseau puisse donner la priorité aux entreprises ferroviaires qui offrent des dessertes d'aménagement du territoire. Nous proposerons également de permettre à SNCF Réseau d'imposer aux opérateurs certaines dessertes au moment de la réservation des sillons ferroviaires.

Ces amendements ont pour objectif d'éviter que l'ouverture à la concurrence n'entraîne un recul en termes d'aménagement du territoire, sujet sur lequel nous sommes tous ici particulièrement vigilants.

Je ne développerai pas davantage, compte tenu du temps limité qui nous est imparti. Nous aurons l'occasion d'évoquer ces sujets plus avant lors de l'examen des amendements. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Franck Dhersin. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Franck Dhersin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un texte très attendu, issu d'un travail transpartisan approfondi et d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur. Ce projet de loi s'inscrit en effet dans le prolon-

gement – cela a été dit – de la conférence Ambition France Transports, qui a réuni élus, parlementaires, experts et représentants des usagers autour d'un constat partagé : notre modèle de transport arrive à un tournant et les défis qui l'attendent sont considérables.

D'abord, nos infrastructures vieillissent. Des années de sous-investissements ont conduit à une accumulation de dettes grises, ce retard d'entretien et d'investissement qui rend les réparations futures beaucoup plus coûteuses. Notre réseau ferroviaire accuse un retard préoccupant, ce qui a des conséquences concrètes pour les usagers : retards, pannes et dégradation du service.

Ensuite, les besoins de mobilité n'ont jamais été aussi importants. Le recours au train progresse, les transports du quotidien sont fortement sollicités, mais une partie de nos concitoyens reste encore en situation de précarité de mobilité. Trop souvent, l'absence de solutions de transport devient un frein à l'emploi, à la formation, à la vie sociale.

Enfin, les transports représentant près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre, il est urgent de les placer au cœur de notre stratégie climatique.

Le chiffre mérite d'être rappelé : 3 milliards d'euros par an – M. le ministre l'a dit –, c'est le montant des besoins supplémentaires de financement pour la régénération et la modernisation des infrastructures. Ce chiffre dit à lui seul l'ampleur de l'effort à engager.

C'est précisément sur ce point que le texte apporte une première réponse structurante. Il introduit une avancée majeure : le recours à des lois de programmation pluriannuelle dans le domaine des transports. C'est une évolution essentielle pour donner de la visibilité aux acteurs et mettre fin à une gestion de court terme.

Nous attendons tous avec impatience le contenu de la loi de programmation à venir, qui doit être nourrie par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), chargé d'évaluer les besoins d'investissement et de hiérarchiser les priorités des infrastructures de transport.

Ce texte affirme ensuite un principe fort : l'affectation au transport des recettes issues du renouvellement des concessions autoroutières à partir de 2031. C'est un changement de logique bienvenu : faire en sorte que le transport finance le transport. Nous sommes tous d'accord sur ce point.

Au-delà de ces principes, le texte comporte des mesures concrètes. Il donne la priorité à la régénération des réseaux existants. Le message est clair : avant de lancer de nouveaux projets, nous devons d'abord moderniser, fiabiliser et entretenir nos infrastructures.

Ce texte accompagne également le développement des mobilités du quotidien, notamment au travers du déploiement des services express régionaux métropolitains, les Serm, qui doivent transformer les déplacements dans nos grandes aires urbaines. Il contribue à la décarbonation des transports en favorisant les modes les plus vertueux et le report modal. Il améliore le modèle économique en ouvrant la voie à des financements innovants. Enfin, il comporte plusieurs avancées concrètes, comme l'amélioration des droits des voyageurs, le développement du fret décarboné ou encore des mesures en faveur de la sécurité.

Fidèle à sa vocation de chambre des territoires, le Sénat a enrichi ce texte pour le rendre plus concret, plus opérationnel, plus proche des réalités locales. Je pense d'abord au travail de notre commission et aux amendements visant à mieux associer les collectivités territoriales, lesquelles sont

en première ligne pour organiser les mobilités. Je saisis cette occasion pour saluer le travail de mes collègues et du rapporteur Didier Mandelli.

Nous avons ainsi complété le texte selon trois axes : donner la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux et favoriser le report vers les modes massifiés ; renforcer les mesures de simplification proposées ; encourager le recours au transport collectif, notamment au travers d'une réforme ambitieuse en matière de billettique et de droits des voyageurs.

Avant de m'attarder sur ce dernier point, je tiens à remercier mes collègues corapporteurs de la mission d'information sur la billettique dans les transports : Jacques Fernique, Olivier Jacquin et Pierre-Jean Rochette. Nous avons énormément travaillé sans jamais nous disputer une seule fois, ce qui est tout de même fantastique. (*Sourires.*)

M. Vincent Louault. Bravo !

M. Franck Dhersin. C'est ainsi au Sénat !

Cette mission a mis en lumière un problème majeur : la fragmentation des systèmes, l'absence d'interopérabilité, la complexité pour les usagers. Or comment parler de mobilité du quotidien sans simplifier l'accès au transport ?

Nous avons donc veillé à mieux concilier la protection des droits des voyageurs et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Tout d'abord, nous avons prévu une garantie de correspondance en cas de trajet impliquant plusieurs opérateurs : si les voyageurs ayant acheté leur billet en une seule fois manquent leur correspondance en raison du retard de leur premier train, ils pourront prendre le prochain train utile vers leur destination, quelle que soit la compagnie.

Nous avons également réformé le cadre de vente des billets en permettant à tout opérateur de transport ferroviaire et routier d'être distribué sur n'importe quel site de vente de billets, et à tout site de vente de vendre les billets émis par l'ensemble des opérateurs de transport.

Nous avons adopté la mise en place des normes d'interopérabilité entre les différents systèmes régionaux, ainsi qu'entre les systèmes régionaux et locaux.

La commission a aussi harmonisé certaines catégories tarifaires entre les différents réseaux afin de renforcer la lisibilité de la tarification. Le même usager doit être « jeune » ou « senior », au même âge, sur tous les réseaux. Cela semble évident, mais c'est loin d'être le cas.

Ces avancées sont très concrètes et répondent à une attente forte : simplifier réellement l'accès aux transports.

Pour autant, mes chers collègues, monsieur le ministre, ce projet de loi n'est pas exempt de toute critique. Comme beaucoup d'entre nous, je regrette un texte encore trop limité dans son périmètre. Des sujets essentiels restent en suspens : le financement des AOM, le niveau des tarifs ou encore l'avenir du modèle autoroutier.

Ces questions devront être pleinement abordées dans la future loi de programmation, dont vous avez parlé, monsieur le ministre, et que nous attendons tous désormais avec une certaine impatience.

Mes chers collègues, ce projet de loi marque un tournant. Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre, il est historique. Il prévoit une politique des transports pensée davantage à long terme, plus lisible et qui assume la priorité donnée à la régénération, à la décarbonation et aux mobilités du quotidien. Ce texte est une première étape. La future loi

de programmation devra lui donner toute son ampleur. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC, RDSE, INDEP et Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Jean Rochette. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP.*)

M. Pierre Jean Rochette. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la mobilité est un enjeu clé pour le développement de nos territoires. Pour éviter que les inégalités ne s'accroissent, la politique de transport doit s'adapter. Cette adaptation est bien entendu une source d'opportunités.

C'est pourquoi l'annonce d'un projet de loi-cadre sur les transports a suscité de nombreux espoirs. Malheureusement, ceux-ci ont vite été déçus lorsque nous avons découvert le périmètre restreint du texte et les possibilités limitées de l'enrichir. Nos amendements en ont fait les frais.

Nous regrettons en effet que le secteur aérien ait été exclu dès le départ, et que trop peu de mesures concernent le transport routier, qu'il s'agisse de marchandises ou de voyageurs. Il aurait pourtant été possible d'intégrer au texte des dispositifs concrets et attendus : un mécanisme d'indexation sur le prix du gazole pour les contrats de transport routier de personnes, notamment pour les services librement organisés (SLO) ; les indices du comité national routier (CNR), outil financé par l'État, comme autant de preuves en matière de concurrence ; des mesures incitatives pour le verdissement des flottes ; ou encore la mise en place de temps de référence pour l'exécution des chargements et déchargements, afin de limiter la pression sur les transporteurs.

Nous n'avons pas pu défendre le transport routier, de marchandises ou de voyageurs, alors que nous savons tous combien il est nécessaire de le faire, surtout actuellement.

Nous regrettons également que les grandes métropoles et les zones denses aient été majoritairement prises en compte, au détriment de la ruralité où la crise énergétique et les difficultés de transport pèsent plus lourdement sur le budget des ménages.

S'il est essentiel de régénérer et de moderniser les infrastructures de transport, le fléchage correspondant ne doit pas masquer le réel besoin de réformer SNCF Réseau et de s'interroger sur ses performances. Les frais de péage sont énormes dans notre pays, notamment sur le réseau ferroviaire. Il faut comprendre pourquoi ils sont trois ou quatre fois plus élevés que dans les pays voisins car, au final, ce sont la collectivité et le voyageur qui les financent.

Oui, monsieur le ministre, nous sommes quelque peu frustrés. Mais d'un espoir déçu naît l'amour des lendemains ! (*Sourires.*)

Je vous solliciterai, monsieur le ministre, pour faire avancer à nouveau tous ces sujets.

Nous reconnaissons les apports importants de ce texte sur les compétences : celles qui sont données aux AOM pour la gestion des capacités d'accueil des gares routières comblent une lacune de la loi Macron quant à la libéralisation des services d'autocar.

Il faut également noter la reconnaissance de la raison impérieuse d'intérêt général majeur dès le stade de la déclaration d'utilité publique, ou encore l'intégration des recommandations de l'excellente mission d'information du Sénat sur la billettique dans les transports, qui renforcera les droits des voyageurs. Je tiens à saluer mes collègues Franck Dhersin, Olivier Jacquin et Jacques Fernique pour leur excellent

travail. Je m'associe à ces félicitations, l'autocongratulation étant le meilleur moyen d'être satisfait : on n'est jamais si bien servi que par soi-même ! (*Sourires.*)

L'objectif essentiel de ce projet de loi-cadre est surtout exposé dans son article 1^{er}. Il s'agit du fléchage, en totalité, des recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières vers le financement des infrastructures de transport. Il ne faudrait surtout pas trop élargir ce texte. Cela peut s'entendre et se défendre, comme l'a dit le rapporteur.

Tant de sujets restent pourtant à traiter ! Nous aurons, je l'espère, l'occasion d'en discuter dans le cadre des lois de programmation. Le ministre a ouvert une porte lors de sa prise de parole, et nous la franchirons.

Notre groupe soutiendra ce projet de loi-cadre, mais nous resterons très attentifs au calendrier et au contenu des textes à venir. Nous veillerons avec détermination et conviction à ce que ceux-ci définissent des objectifs concrets au bénéfice de l'ensemble de nos territoires, en tenant compte des spécificités locales, et toujours dans le but de faire progresser la mobilité. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées des groupes INDEP et UC.*)

M. le président. La parole est à M. Rémy Pointereau. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Rémy Pointereau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes aujourd'hui réunis pour examiner un projet de loi-cadre consacré aux transports, sujet aussi structurant pour notre pays que concret dans la vie quotidienne de nos concitoyens.

Permettez-moi, en préambule, de remercier M. le ministre Philippe Tabarot pour la présentation qu'il a faite de ce texte attendu consacré aux mobilités, lesquelles constituent un enjeu central pour l'avenir de nos territoires. Les mobilités sont en effet au cœur de la vie des Français. La qualité de nos infrastructures conditionne non seulement la circulation des personnes, des travailleurs et des marchandises, mais aussi l'attractivité et la cohésion de nos territoires.

Or le secteur des transports fait aujourd'hui face à des défis majeurs, qui exigeront des investissements massifs dans les décennies à venir.

Le premier défi est celui de la régénération et de la modernisation de nos infrastructures existantes, qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales. Il est impératif d'en garantir la fiabilité et d'améliorer encore la qualité du service rendu aux usagers. À cet égard, je veux saluer les avancées obtenues pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt), malgré les retards de livraison du matériel roulant – mais le Gouvernement n'y est pour rien.

Le deuxième défi est celui de la lutte contre le changement climatique. Le secteur des transports demeure le premier émetteur de gaz à effet de serre, si l'on en exclut le ferroviaire. Il représentait encore 32 % des émissions nationales en 2024. Nous avons donc une responsabilité majeure dans sa transformation.

Le troisième défi est celui de l'adaptation de nos infrastructures aux effets du réchauffement climatique. La multiplication des événements extrêmes nous rappelle que nos réseaux doivent être non seulement performants, mais aussi résilients.

Enfin, nous devons répondre aux besoins de mobilité du quotidien de nos concitoyens, y compris sur de longues distances. Le projet de loi-cadre ouvre des perspectives intéressantes au travers du développement des Serm.

Face à ces enjeux, la question du financement est évidemment centrale. Le contexte budgétaire est contraint, c'est un euphémisme. Les marges de manœuvre sont étroites. Il nous revient donc de fixer des priorités claires et de mobiliser l'ensemble des leviers disponibles.

À cet égard, la conférence Ambition France Transports, organisée en 2025, a permis de poser les bases d'un modèle de financement plus pérenne, reposant sur des principes partagés par l'ensemble des acteurs. Le présent projet de loi-cadre traduit ces orientations, autour de plusieurs principes structurants.

D'abord, il est nécessaire d'inscrire le financement des transports dans une perspective pluriannuelle, *via* une véritable loi de programmation, que je souhaite assortir d'une clause de revoyure au plus tard cinq ans après son entrée en vigueur – ce sera l'objet de l'un de mes amendements. Il faut de la visibilité, mais pas de rigidité, car les choses évoluent rapidement en termes de technicité et d'innovation. Dix ans, parfois, cela peut être très long...

Le texte prévoit également que les nouvelles ressources issues des mobilités soient intégralement affectées à leur financement, ce qui est une bonne chose. Il vise enfin à renforcer le modèle économique des AOM afin de développer les transports collectifs et d'offrir des alternatives crédibles à la voiture, tout en mobilisant davantage les financements privés.

Je me permets ici une brève parenthèse sur les besoins de financement. Avec le recul, nous ne pouvons que regretter vivement le retrait de l'écotaxe poids lourds, décidé il y a plusieurs années par Mme Ségolène Royal, alors ministre de l'environnement. (*M. Jacques Fernique opine.*) La Cour des comptes avait d'ailleurs qualifié cette séquence d'échec stratégique et d'abandon coûteux. En d'autres termes, c'est une idée qui roulait, mais sans arriver à destination. Je ferme la parenthèse.

Je veux saluer le travail approfondi mené en commission, et en particulier celui du rapporteur Didier Mandelli qui a permis d'enrichir significativement ce texte.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a structuré ses apports autour de trois axes majeurs : premièrement, elle a réaffirmé la nécessité de donner la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux, tout en favorisant le report vers des modes de transport massifiés ; deuxièmement, elle a renforcé les mesures de simplification, indispensables pour accélérer la réalisation des projets car, en matière d'infrastructures, le temps administratif n'est pas toujours celui du terrain ; troisièmement, elle a veillé au développement des transports collectifs, notamment par des avancées en matière de billettique et de droits des voyageurs.

Au total, 52 amendements ont été adoptés. Ces avancées vont clairement dans le bon sens et renforcent la portée opérationnelle du texte.

Enfin, à l'heure où nous nous apprêtons à nous prononcer, je souhaite exprimer une attente forte, au risque de faire sourire mes collègues. Si nous partageons tous la priorité donnée à la régénération et à la modernisation des infrastructures existantes, parfaitement légitime, celle-ci ne doit pas nous faire perdre de vue l'impératif de développement.

La pédagogie étant l'art de répéter, j'appelle à un réengagement clair de l'État dans le développement des lignes à grande vitesse (LGV), car l'aménagement du territoire ne saurait se limiter à entretenir l'existant. L'État doit aussi préparer l'avenir et corriger les déséquilibres, dans une

France parfois à deux vitesses. Certains territoires demeurent en marge des grandes infrastructures structurantes. Par exemple, le Grand Centre-Auvergne ne doit pas rester à quai, à l'écart des grandes dynamiques nationales.

Mes chers collègues, ce projet de loi-cadre constitue une étape importante pour structurer une politique de mobilité plus cohérente, plus durable et mieux financée. Malgré quelques réserves et au regard des avancées obtenues, le groupe Les Républicains le votera. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, entre mai et juillet 2025, la conférence Ambition France Transports a permis de répondre à un double défi : adapter notre système de mobilité aux enjeux climatiques, tout en garantissant à chaque Français une offre de transport accessible et de qualité. Ce sont des impératifs politiques, car la décarbonation et le désenclavement doivent avancer de pair.

Le projet de loi-cadre que nous examinons aujourd'hui, relatif au développement des transports, en est la concrétisation. Il reflète un cadrage consensuel sur les priorités du secteur. Il marque aussi une volonté de réformer en profondeur les mécanismes de financement, afin de rendre nos infrastructures et nos services plus performants, plus durables et plus équitables.

Mais ce texte ne se contente pas de traduire ces ambitions, il prépare également le terrain à davantage d'anticipation. Parmi les avancées, son article 1^{er} prévoit en effet une loi de programmation décennale des investissements dans les infrastructures. Cette mesure vise à renforcer la pluriannualité, la prévisibilité et la transparence du financement. Chaque programmation sera par ailleurs précédée d'un audit indépendant de l'état des infrastructures, permettant notamment d'évaluer l'évolution de la dette grise.

Un principe fort guide ce projet : le transport finance le transport. Ainsi, les recettes issues des modes de transport, comme les concessions autoroutières, seront affectées au financement des infrastructures, *via* l'Afit France. Un point de vigilance demeure, toutefois, sur la nécessité qu'il y aura à accompagner les collectivités territoriales dans l'entretien des routes départementales et communales.

Nous soutenons aussi la simplification, avec la reconnaissance de la raison impérative d'intérêt public majeur au moment de la déclaration d'utilité publique. Il s'agit non pas d'un abaissement d'ambition, mais d'un allègement procédural attendu – allègement que nous défendons il y a encore quelques instants, à l'occasion de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique.

La semaine dernière, notre commission a adopté des amendements significatifs, portés par notre rapporteur Didier Mandelli, dont je salue le travail préparatoire.

L'article 18, par exemple, impose désormais aux chargeurs un recours minimal à des véhicules utilitaires zéro émission (Vuze), qu'ils soient électriques ou à hydrogène. Les modifications apportées visent à limiter le dispositif aux flux de transport de marchandises ayant pour origine et destination la France métropolitaine, à élargir l'obligation à tous les véhicules utilitaires, lourds ou légers, afin d'éviter tout déséquilibre pour les entreprises utilisant principalement des véhicules légers, et à reporter d'un an la mise en œuvre de cette mesure, soit à 2036, et non 2035, pour tenir compte des contrats de transport déjà en vigueur.

Par ailleurs, la commission a intégré plusieurs recommandations du rapport de la mission présidée par M. Michel Cadot, intitulé *Grands projets d'infrastructures : prioriser, simplifier, réussir*, afin de renforcer la sécurité juridique des projets de transport.

Notre groupe déposera plusieurs amendements visant à enrichir le texte. Nous proposons notamment de systématiser l'étude des solutions de mobilité partagée, telles que le covoiturage ou l'autopartage, dans les politiques de financement des Serm. L'amendement n° 210 que nous présenterons a pour objet d'exiger une justification financière pour toute décision instaurant la gratuité, totale ou partielle, des transports publics, afin d'en garantir la soutenabilité. La gratuité, c'est un choix, mais elle a aussi un coût. Notre groupe considère qu'il est essentiel de le rappeler.

La commission a introduit un article 9 *bis* imposant à SNCF Connect de vendre les titres de transport de ses concurrents, tout en supprimant la rémunération des services numériques multimodaux pour les AOM. Nous alertons sur le fait que cette mesure ne doit pas fragiliser nos acteurs locaux, et ne doit surtout pas favoriser les Gafam (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft).

Ce projet de loi-cadre représente une opportunité décisive pour réinventer notre modèle de transport, en le rendant plus juste, plus efficace et plus durable.

Enfin, nous mesurons pleinement l'enjeu que constitue la sécurisation de ce premier jalon législatif, préalable à l'élaboration de la future loi de programmation. Cependant, nos objectifs ne se limitent pas aux infrastructures. Il s'agira aussi, en parallèle, de lever certains verrous et irritants, par d'autres voies. Je pense, par exemple, à la définition du cotransportage, qui est à réactualiser. En ce qui concerne l'aviation, mon département est directement concerné par un projet lié aux taxes aéroportuaires, en lien avec la spécificité insulaire.

Nous soutenons l'intermodalité des transports, ainsi que l'intermodalité des réponses à apporter pour la développer. Mon groupe votera donc pour ce texte.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin. (*Applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST.*)

M. Olivier Jacquin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, enfin, nous sommes saisis d'un projet de loi-cadre sur les mobilités, le premier depuis la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite Climat et résilience, votée en 2021. Nous le devons à la conférence transpartisane Ambition France Transports organisée l'an dernier, sur l'initiative du ministre Tabarot, pour trouver des solutions face au mur d'investissements qui se dresse devant nous.

Même si elle n'a traité ni l'aérien, ni la voiture, ni le maritime, cette conférence a permis de dégager plusieurs priorités : la régénération des infrastructures, la réduction de la dette grise et l'affectation des profits des futures concessions autoroutières au financement des transports. Nous partageons ces objectifs, mais nous regrettons qu'un tel modèle consensuel ait déjà été acté sans véritable débat parlementaire.

Ayant travaillé sur le ferroviaire dans le cadre de cette conférence, je dois souligner que ni le groupe sur le fret ni celui qui portait sur les Serm n'ont trouvé de financement pérenne. C'était pourtant l'objectif de cette conférence. Ce sera donc l'un des principaux enjeux de la future loi de programmation que nous attendons avec impatience.

Cette attente contraste avec l'inquiétude des Français dépendants de leurs véhicules thermiques face à l'explosion récente des prix des carburants. Une nouvelle fois, une crise internationale révèle notre retard, malgré nos alertes répétées depuis 2017. Les gouvernements successifs n'ont pas pris la mesure de l'effort nécessaire pour décarboner le pays et, par conséquent, nos mobilités, alors même qu'il s'agit d'un enjeu de liberté et de souveraineté – deux mots qui devraient résonner tout particulièrement dans cet hémicycle.

Le Gouvernement continue néanmoins à refuser toute véritable planification concernant l'électrification, que semble à présent souhaiter le Premier ministre, et privilégie les mesures d'urgence. Preuve en est la dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), adoptée par décret, qui manque d'ambition sur les énergies renouvelables.

Quelle logique y a-t-il à annoncer un doublement du leasing social, alors que celui-ci a été affaibli dans le dernier PLF, tout comme la prime à la conversion ? Je la comprends d'autant moins que je ne vois pas non plus de stratégie industrielle pour produire davantage de petites voitures électriques du quotidien plutôt que toujours plus de SUV sur notre continent, alors que nous sommes en retard face à la Chine.

À l'heure où certains suppriment les ZFE – outils bien maladroits, mais utiles pour la santé publique –, nous affirmons que la priorité doit rester de rendre les mobilités décarbonées plus accessibles. La voiture électrique devrait être moins chère que son équivalent thermique et le train moins cher que l'avion. Nous sommes loin du compte.

Concernant le ferroviaire, un constat doit nous alerter.

Depuis le pacte ferroviaire de 2018 et l'idée que le train doit payer le train, nous avons vu les prix des billets augmenter, ce qui a discriminé les plus précaires, notamment sur les LGV ; et faute de matériel, la SNCF n'est plus en mesure de répondre à la demande. Nous aurions donc aimé proposer une baisse massive des péages ferroviaires français – les plus élevés d'Europe –, notamment par la suppression de la redevance de marché, et la compenser par des recettes issues des modes de transport les plus polluants : crédits du système d'échange de quotas d'émission (ETS) européens ; part non affectée de la taxe sur les billets d'avion ; écotaxe poids lourds pour les régions volontaires ; recettes autoroutières maximisées par la création d'un établissement public.

Nous aurions également voulu débattre de la pertinence du renouvellement des concessions autoroutières, de la prolongation des péages et du fléchage d'une partie de ces recettes vers l'entretien du réseau routier national non concédé, qui se trouve souvent dans un état déplorable.

Nous aurions voulu parler des ressources des intercommunalités et des régions, de la refonte du versement mobilité ou encore des politiques de mobilité solidaire : tarification sociale dans les Intercités ; soutien aux transports pour les plus fragiles ; réactivation du billet de congé annuel. Malheureusement, nombre de nos amendements ont été déclarés irrecevables. J'espère qu'au travers des prises de parole du ministre et du rapporteur, nous pourrions avancer sur ces sujets importants.

Malgré ces frustrations, je suis très satisfait que ce texte nous permette d'aborder le sujet de la régulation de l'ouverture à la concurrence. Même limitée, celle-ci produit déjà des effets. Comment garantir l'égalité entre les territoires, entre ceux qui ont encore des trains et ceux qui risquent d'en perdre parce que les lignes rentables ne financeront plus les autres ? Nous proposons de mettre à contribution les opéra-

teurs concurrents ou l'ensemble des billets vendus sur les sillons ouverts à la concurrence, afin d'alimenter un fonds dédié. La garantie d'un véritable aménagement ferroviaire du territoire nécessite environ 150 millions d'euros supplémentaires par an.

Ce sera tout l'enjeu de l'article 10, mais aussi de l'article 4 relatif au contrat de performance de SNCF Réseau. Faute de loi de programmation, ce contrat risque de devenir, de fait, notre programmation ferroviaire. Il faut donc en améliorer la définition, car « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ».

Autre sujet majeur, la billettique. Avec mes corapporteurs de la mission d'information – les quatre mousquetaires Fernique, Dhersin, Rochette et moi-même –, nous défendons une logique simple, qui a fait consensus : l'intérêt des usagers doit primer.

L'opérateur public doit distribuer l'ensemble de l'offre, y compris celle de ses concurrents, parce qu'il doit assumer sa mission de service public. Nous refusons la fragmentation que l'on connaît dans l'hôtellerie ou l'aérien, qui nous ferait courir le risque de voir des plateformes privées, comme Trainline ou Google demain, prendre la main. Ce serait une perte de souveraineté, notamment sur les données. Nous voulons garantir la protection des voyageurs lors de correspondances entre trains de différents opérateurs. De même, il faut éviter la fragmentation à venir des systèmes régionaux car, avec l'ouverture à la concurrence, ceux-ci doivent proposer un catalogue d'offres qu'eux seuls maîtrisent et peuvent produire.

Avant de conclure, je veux signaler plusieurs sujets qui sont pour mon groupe autant de points noirs.

L'article 8 ne doit pas conduire à affaiblir la sécurité sur l'étoile ferroviaire de Lyon.

Nous contestons également l'allègement des exigences environnementales pour les RIIPM, à l'article 19.

Le vélo reste, une fois encore, le grand oublié de la politique des mobilités, notamment avec l'article 21, alors qu'un grand plan avait été lancé en 2019.

Enfin, l'article 18 allait dans le bon sens avant les allègements proposés par le rapporteur sur la décarbonation des poids lourds.

Mais l'enjeu reste bien le report modal : nous sommes très en deçà de nos objectifs, et le démantèlement de Fret SNCF ne nous a pas aidés.

Je conclurai ce long propos en disant que le groupe socialiste aborde ce débat avec envie parce qu'il concerne la vie quotidienne des Français, mais aussi avec inquiétude, car nous légiférons dans des conditions épouvantables.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas réservé à ce texte...

M. Olivier Jacquin. Il n'est même pas assuré que ce texte soit inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. J'observe d'ailleurs que, tout à l'heure, le Premier ministre, dans une brillante intervention lors des questions d'actualité au Gouvernement, n'a pas évoqué cette inscription.

Nous n'avons toujours pas de perspective claire sur la loi de programmation, et plusieurs rapports indispensables nous manquent encore, comme l'a rappelé le rapporteur la semaine dernière en commission : celui du COI ; le rapport de M. Bussereau ; celui de l'ART ; le rapport Philizot 2. En vérité, nous travaillons presque à l'aveugle, sous la contrainte des articles 40 et 45 de la Constitution, et nous faisons de surcroît face à une pression regrettable ayant pour objet de

limiter le nombre d'amendements ; la preuve en est qu'il y en a moins sur ce texte que lors de l'examen de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 !

J'espère que nous aurons néanmoins le temps de développer tous nos arguments, tout en permettant aux collègues du groupe Les Républicains, en marge de leur séminaire, d'apprécier vendredi la magnifique ville de Nancy, dont le maire socialiste a été brillamment réélu. (*Sourires et applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST.*)

Mes chers collègues, je crains que nous ne sortions de ce débat avec le sentiment du travail inachevé, car nous ne serons pas en mesure de donner de véritables perspectives aux Français pour améliorer leur mobilité du quotidien et aux collectivités territoriales pour développer l'offre de transport. Pour autant, comme à son habitude, le groupe socialiste travaillera assidûment à vos côtés. (*Applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST. – Mme Cathy Apourceau-Poly applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Alexandre Basquin. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K.*)

M. Alexandre Basquin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord d'avoir une pensée pour les personnes blessées dans l'accident d'un TGV dans le Pas-de-Calais le 9 avril dernier, ainsi que pour son conducteur, Claudio Di Maggio, qui est décédé. Cela me permet de saluer cette belle et grande famille des cheminots, qui œuvre constamment pour l'intérêt général et les usagers.

Le transport, le développement des mobilités, la réponse à la fois aux attentes légitimes des usagers et aux enjeux environnementaux constituent un vaste sujet.

Ce sujet est d'autant plus impérieux qu'il concerne un domaine souffrant de sous-investissements chroniques depuis des décennies, alors même que le transport est la pierre angulaire de nombreuses politiques publiques. La question des mobilités est donc centrale pour notre pays ; elle appelle une loi-cadre et, plus encore, une trajectoire claire pour les années, voire les décennies, à venir.

Certes, il y a eu une impulsion, avec la conférence Ambition France Transports, et le présent projet de loi-cadre annonçait de belles promesses, notamment dans son exposé des motifs, particulièrement lucide sur les retards accumulés. Mais, disons-le clairement, ce texte est très décevant. Nous attendions des mesures concrètes et ambitieuses, et surtout un droit effectif à la mobilité pour toutes et tous. C'est une occasion manquée.

Nous regrettons d'ailleurs le caractère encore très hypothétique de la loi de programmation. L'article 1^{er} n'évoque qu'un principe de loi de programmation, sans date précise, sans engagement réel ; à croire que ce projet de loi-cadre est avant tout dans les mains de Bercy, et condamné à n'être qu'un texte d'affichage. (*M. le ministre proteste.*)

Je regrette que tous nos amendements aient été rejetés en commission et renvoyés à cette loi de programmation, qui reste hypothétique. Pourtant, nous faisons face à un mur d'investissements.

Le COI avance un chiffre de 220 milliards d'euros sur dix ans. Ce n'est pas en faisant payer davantage les usagers ou en mobilisant les ressources des autoroutes concédées, qui ne seront d'ailleurs effectives qu'à compter de 2032, comme le texte le prévoit, que nous rendrons les politiques de transport plus efficaces et efficientes.

Pour notre part, nous proposons des recettes supplémentaires : une meilleure modulation du versement mobilité ; des taxes renforcées sur les bureaux en Île-de-France, pour irriguer l'ensemble du territoire national ; un fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ; et surtout, un État au rendez-vous.

C'est bien là le cœur du sujet : un État doit être aux côtés des AOM, des collectivités locales et des usagers, et être stratège.

Ce projet de loi-cadre est bien trop lacunaire. Vous avez un petit don de magie, monsieur le ministre, puisqu'avec trois grammes de savon, vous avez réussi à faire trois baignoires de mousse. (*M. le ministre s'agace.*) Rien de structurant sur la régénération et le développement des petites lignes, rien sur les trains de nuit, rien sur un véritable plan vélo, rien sur le fret ferroviaire et fluvial !

À l'heure où le prix de l'essence flambe, où le changement climatique produit ses effets dévastateurs, il nous faut miser sur les transports collectifs. C'est un impératif social et écologique. Comment, d'ailleurs, accepter dans ce contexte la proposition d'indexation des tarifs sur l'inflation ? C'est, à notre sens, un véritable non-sens et une ligne rouge.

Nous le voyons bien, ce projet de loi-cadre s'inscrit dans la droite ligne de la dérégulation, de l'ouverture à la concurrence et de la privatisation, que nous n'avons eu de cesse de dénoncer.

Nous en subissons les conséquences en matière d'investissement, de contraintes financières, de dégradation des conditions de travail des salariés et de service pour les usagers. Nous devons prendre l'exact contre-pied de cette politique mortifère.

Je connais, monsieur le ministre, votre appétence pour la mise en concurrence et pour la privatisation. Nous ne tomberons pas d'accord sur ce point, mais de grâce, stoppons le démantèlement de nos services publics des transports. Regardez ce qu'il se passe chez nos voisins britanniques ou allemands !

Enfin, favoriser le report modal vers le train et les mobilités décarbonées pour les voyageurs comme pour les marchandises devrait être la priorité, et même la priorité des priorités. Nous en sommes malheureusement bien loin, à cause notamment du démantèlement que le fret a subi par dogmatisme. Comme quoi, le dogmatisme idéologique n'est pas forcément là où on le croit...

Il y a encore beaucoup à dire et à faire, notamment pour les usagers et pour les mobilités du quotidien. Vous l'aurez compris à travers de mes propos, nous ne pourrions pas adopter ce texte dans son état actuel. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST. – M. Hervé Gillé applaudit également.*)

M. Jacques Fernique. Monsieur le ministre, nous y voilà, nous devons être, avez-vous dit, « au rendez-vous du devoir, au rendez-vous de l'ambition ».

Oui, la démarche ambitieuse dans laquelle nous nous engageons ce soir est absolument nécessaire. Certains, dans le contexte politique actuel, pourraient s'interroger : à quoi bon ? À ceux-là, je dis la lourde responsabilité que nous aurions si le scénario de l'attentisme devait s'imposer. Cette voie conduirait à la catastrophe peut-être, au renoncement et au reniement sûrement.

Elle conduirait, d'abord, à la catastrophe si ce laisser-aller devait entraîner un effondrement « à l'allemande » et s'accompagner d'une forte dégradation des infrastructures.

Elle conduirait, ensuite, au reniement de nos engagements climatiques : faute de report modal et d'électromobilité, le poids négatif des transports s'aggraverait encore.

Cette voie nous conduirait au renoncement en ce qu'elle nous laisserait l'arme au pied, alors que l'impératif de l'adaptation climatique – comme celui de la mobilité militaire – nécessite au plus vite des pilotages déterminés et des planifications opérationnelles.

Elle conduirait, enfin, au renoncement, car nous laisserions se creuser les fractures dont souffrent particulièrement le périurbain ainsi que nos ruralités, ces fractures mêmes qui alimentent la précarité en matière de mobilité et les colères, qui sont le carburant des ennemis de nos valeurs républicaines, démocratiques et sociales.

Notre ambition doit être d'inverser le courant d'un renoncement qui, je le constate, est d'ores et déjà engagé.

Comme le dit fort justement notre rapporteur dans son rapport, à peine le scénario de planification écologique du COI avait-il été choisi par l'exécutif en 2023 que ses orientations ont été rapidement battues en brèche à la faveur des arbitrages budgétaires retenus dès 2024.

Nous savons comment inverser ce courant : il faut légiférer pour mettre en œuvre les préconisations de la conférence Ambition France Transports.

Les priorités des priorités sont la régénération, la modernisation des réseaux et la résilience. Viennent ensuite la décarbonation et, enfin, le renoncement raisonnable à certains nouveaux projets.

Le nouveau rapport du COI pose la question : « À quoi ressemblerait un pays engagé dans plusieurs très grands projets d'infrastructures nouvelles, mais dont le réseau ferroviaire connaîtrait un véritable effondrement ? »

Selon le rapport Pisani-Ferry, le secteur des transports est celui qui nécessite le plus de financements supplémentaires, dès maintenant et tous les ans.

C'est d'abord pour la phase 2026-2031 qu'il s'agira d'établir les programmations pour le réseau ferroviaire structurant, pour le maillage ferroviaire de proximité, pour le réseau routier national non concédé, pour les infrastructures du fret ferroviaire et fluvial, sans oublier le choc massif des Serm et la reprise du fil brisé du plan vélo.

Ces financements ne peuvent pas être remis en cause chaque année par le rabot budgétaire. Ils ne pourront pas non plus creuser davantage la dette de la SNCF ni aggraver le niveau contre-productif des péages ferroviaires.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Quelle est donc la solution ?

M. Jacques Fernique. Les leviers de ressources à accentuer ou à mettre en place sont connus.

D'une part, l'argent des transports doit aller aux transports. Les plus carbonés doivent financer les plus décarbonés et le système d'échange de quotas d'émission, dit ETS, est un mécanisme majeur pour y parvenir.

D'autre part, il faut valoriser le gain économique ou la valeur ajoutée, foncière en particulier, que permettent des services de transport performants. C'est le principe du verse-

ment mobilité ou celui du Grand Paris Express, qui repose sur la contribution des plus-values de l'attractivité au bénéfice du territoire.

Qu'est-ce qu'une loi-cadre ? Quelles sont ses limites ? Qu'est-ce qui relève des lois de programmation ou des lois de finances ordinaires ? Des réponses trop restrictives à ces questions dévitalisent le présent texte, en le cantonnant à des principes bons, mais vagues, à des ajustements décousus, à des recettes autoroutières progressives à partir de 2032-2035.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il faut faire revenir Ségolène Royal !

M. Jacques Fernique. Nous avons besoin dès maintenant d'un cadre structurant, et non d'une coquille vide !

Il est dommage d'écarter l'essentiel des ressources nouvelles déployables avant 2032 ; n'en garder que la sollicitation accrue des usagers par l'indexation donne un signal déséquilibré.

Voilà pourquoi il faut qu'un deuxième acte d'Ambition France Transports dégage pour les Serm les réponses concrètes nécessaires, afin que la première loi de programmation leur donne des perspectives.

Notre tâche est maintenant de fortifier le cadre de ce texte en séance, comme nous l'avons fait en commission.

En affirmant l'impératif de l'adaptation climatique, en donnant la priorité absolue à la pérennisation et à la performance des réseaux existants, en intégrant les nécessaires mobilités solidaires, en favorisant le report modal vers le fret ferroviaire et fluvial, en incluant – je l'espère – aujourd'hui le cyclable, et grâce aux apports déterminants des quatre mousquetaires de la mission d'information sur la billettique dans les transports, oui, nous avons renforcé ce texte. Mais alors, pourquoi vous obstiner, monsieur le ministre, à vampiriser et à squatter ce texte avec un article 19 qui est emblématique de la vague de *backlash* et de reflux du Pacte vert ? (*M. le ministre sourit.*)

Cet article fait double emploi, depuis quelques heures, avec l'article 15 bis AA du projet de loi de simplification de la vie économique qui a été définitivement adopté. Le penalty contre la biodiversité, vous l'avez marqué. À quoi bon redoubler le tir ? (*M. le ministre s'en amuse.*)

Renoncez à cet article désormais superflu ! Vous renforcerez ainsi le soutien politique très large dont vous avez besoin pour qu'une loi de programmation robuste soit à notre portée. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe GEST. – Applaudissements sur des travées du groupe SER.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Masset. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE.*)

M. Michel Masset. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, parler de transports, c'est parler du quotidien des Français, de leur capacité à travailler, à se soigner, à étudier, à vivre, tout simplement.

C'est parler d'un levier majeur de cohésion sociale, d'aménagement du territoire et de transition écologique.

C'est également parler de ce qui fait nation, à la jonction de la carte et du territoire. Garantir un droit universel à la mobilité doit demeurer un objectif politique de premier plan.

Et pourtant, depuis plusieurs années, notre politique en matière de transports avance sans véritable cap, oscillant cahin-caha entre ambitions affichées et moyens insuffisants.

Pendant ce temps, nos infrastructures vieillissent. Des lignes entières ferment sans perspectives de solutions, alors que nous savons très bien que le transport est un secteur clé pour agir sur nos émissions de gaz à effet de serre.

Le bilan dressé récemment montre que si des avancées ont été réalisées, notamment depuis la loi d'orientation des mobilités, la réforme reste inachevée, en particulier sur le plan financier.

Dans ces conditions, le Gouvernement entend traduire dans le présent texte les conclusions de la conférence Ambition France Transports, en y affirmant des principes que nous partageons : la nécessité d'une programmation pluriannuelle ; la priorité donnée à la régénération et à la modernisation des réseaux existants ; l'affectation des ressources issues des mobilités au financement des mobilités elles-mêmes ; ou encore, le renforcement des moyens des AOM.

Ces orientations vont dans le bon sens. Il convient néanmoins non pas de concentrer l'effort sur les seuls grands axes, mais de renforcer les réseaux secondaires, qui constituent le maillage indispensable de nos territoires et conditionnent une accessibilité réelle pour tous. Je pense, dans mon département, à la ligne Agen-Périgueux, qui fonctionne en service très dégradé, ou encore à la desserte lacunaire de la commune de Marmande.

Il faut le dire avec clarté : ce texte ne saurait suffire à lui seul. En effet, si par nature une loi-cadre fixe des principes, elle ne tranche ni la répartition précise des recettes entre les différents modes de transport ni le détail du programme des investissements. Or c'est précisément là que réside une double inquiétude. D'une part, cette loi de programmation se heurte à un calendrier parlementaire contraint ; d'autre part, son adoption n'est en rien garantie.

Le décalage entre les besoins identifiés et les moyens engagés est aujourd'hui manifeste : aucune hausse significative des crédits n'a été prévue en loi de finances pour 2026. Dans le même temps, les dettes grises accumulées sont considérables : 60 milliards d'euros pour le ferroviaire, plus de 2 milliards d'euros pour le réseau routier national non concédé, et 1 milliard d'euros pour le fluvial. Or, sans financement, il ne peut y avoir d'investissements. Certes, des efforts ont été engagés par l'État comme par la SNCF. Toutefois, à partir de 2028, c'est au moins un milliard d'euros supplémentaires par an qu'il faudra trouver !

La question du financement reste donc entière. Elle l'est d'autant plus que l'ouverture à la concurrence du ferroviaire soulève, au-delà de ses effets positifs sur l'offre, des incertitudes majeures. Le risque d'écrémage des lignes les plus rentables pourrait fragiliser les mécanismes de péréquation interne qui permettent aujourd'hui de financer l'aménagement du territoire.

Mes chers collègues, derrière ces enjeux financiers, il y a une question profondément politique : celle de la cohésion territoriale. La mobilité est une condition essentielle d'accès à l'emploi, aux services publics et à la santé. Dans les territoires ruraux comme le mien, son insuffisance est un facteur d'exclusion, d'exode et, *in fine*, d'extinction de l'activité.

En définitive, nous considérons, au sein du groupe RDSE, que ce projet de loi-cadre est une étape utile, mais à parfaire. Nous serons donc particulièrement vigilants à ce que ce texte voie le jour et soit à la hauteur des défis, dans un contexte de crise énergétique qui pèse lourdement sur les ménages comme sur les professionnels.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, notre groupe se prononcera sur ce texte au terme des débats. Il le fera, je l'espère, favorablement. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – M. Marc Laménie applaudit également.*)

M. Philippe Tabarot, ministre. Je l'espère aussi !

M. le président. La parole est à M. Gilbert Favreau. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Gilbert Favreau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un texte attendu, qui doit fixer un cap à notre politique de transports pour les années à venir. Ce projet de loi-cadre constitue une étape importante, notamment parce qu'il pose enfin le principe, inédit, d'une loi de programmation pluriannuelle dans le domaine des transports.

C'est une avancée majeure : depuis trop longtemps, notre politique d'infrastructures manque de visibilité, de cohérence et de continuité. Donner une trajectoire sur dix ans est indispensable, tant pour les collectivités que pour les acteurs économiques et industriels.

M. Philippe Tabarot, ministre. Absolument !

M. Gilbert Favreau. Toutefois, cette avancée ne doit pas masquer les fragilités du texte.

La première, vous l'avez compris, est celle du financement. Le projet de loi pose des principes, mais renvoie à plus tard les arbitrages essentiels.

Or les besoins sont connus : la conférence Ambition France Transports a estimé à environ 3 milliards d'euros par an les besoins de régénération et de modernisation de nos infrastructures. Nous savons aussi que les ressources actuelles, notamment le versement mobilité, ne suffisent pas.

Certes, le renouvellement des concessions autoroutières entre 2031 et 2036 ouvre une perspective intéressante, avec près de 2,5 milliards d'euros de recettes potentielles. Mais cette ressource est lointaine. D'ici là, comment finance-t-on concrètement les besoins urgents ?

C'est bien là en effet l'enjeu central : investir d'abord dans les mobilités du quotidien.

Je veux vous parler du département que je représente, celui des Deux-Sèvres. Dans les zones rurales, la mobilité est une condition d'accès à tout : à l'emploi, aux soins, aux services publics. Et pourtant, certaines infrastructures essentielles restent fragiles.

Je pense à la ligne 10 du train express régional (TER) reliant Saumur à La Roche-sur-Yon, ce qui me rapproche au passage de celui qui a beaucoup œuvré à l'avancée des travaux de la commission... Cette ligne, qui dessert également Thouars et Bressuire, illustre parfaitement les défis que nous avons à relever : une ligne utile, structurante pour le territoire, mais insuffisamment modernisée, car trop souvent reléguée au second plan. Pourtant, si nous parlons de transition écologique et de report modal, c'est bien ce type de lignes que nous devons conforter en priorité.

C'est encore plus vrai pour les routes structurantes, comme l'axe Poitiers-Chollet, dont le doublement des voies est attendu depuis longtemps, tant cette route nationale est aujourd'hui empruntée par de très nombreux poids lourds. Cette portion de la route Poitiers-Nantes figure sur l'avenant n° 1 au contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 pour 3 millions d'euros seulement, avec la mention « RN 149 – Étude du parti d'aménagement et de 2 opérations fonction-

nelles », alors que – vous devez le savoir – elle a déjà fait l’objet de cinq études depuis une vingtaine d’années... C’est scandaleux !

Monsieur le ministre, je suis persuadé que vous avez l’intention de remédier à cette situation.

M. Philippe Tabarot, ministre. Comptez sur moi, monsieur le sénateur !

M. Gilbert Favreau. Cet exemple montre à lui seul que le mode de financement par les CPER doit être revu rapidement.

Mes chers collègues, derrière ces exemples, il y a une réalité simple : la République ne peut pas accepter que certains territoires restent à l’écart des grandes dynamiques de mobilité.

Il faut néanmoins reconnaître les avancées du texte en matière de simplification. La reconnaissance anticipée de la raison impérative d’intérêt public majeur, la RIIPM, ou encore les mesures visant à sécuriser juridiquement les projets vont dans le bon sens. En effet, nous avons tous en tête des projets bloqués ou retardés, parfois à un stade très avancé, avec des conséquences lourdes pour les territoires. L’épisode de l’A69 reliant Toulouse à Castres est encore frais dans nos mémoires.

Veillons toutefois à ne pas tomber dans un excès de prescriptions. Les autorités organisatrices de la mobilité doivent conserver leur liberté d’action. Elles connaissent leurs territoires, leurs usages et leurs contraintes. La confiance doit être le principe, la centralisation l’exception.

Enfin, je veux insister sur un point essentiel. Ce texte ne prendra tout son sens que s’il est suivi rapidement d’une loi de programmation ambitieuse, sincère et financée. Sans cela, nous risquons de rester dans l’intention, alors que nos concitoyens attendent des résultats.

Mes chers collègues, nous avons aujourd’hui l’occasion de poser les bases d’une politique des transports plus juste, plus durable et plus efficace. Ne la manquons pas !

Au fond, la question est simple : voulons-nous garantir à chaque Français, où qu’il vive, un droit réel à la mobilité ? *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Marc Laménie applaudit également.)*

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

M. Philippe Tabarot, ministre. À l’issue de cette discussion générale, je voudrais remercier les sénateurs pour le sens des responsabilités qui transparait dans leurs propos.

Je dirai à certains de mes anciens collègues : ne vous sentez pas frustrés. Du reste, vous n’en avez pas l’air du tout... *(M. Olivier Jacquin sourit.)* Et n’oubliez pas que, quelquefois, qui trop embrasse mal étreint !

Nous allons travailler étape par étape. Nous sommes déjà au départ du Tour ; personne n’y croyait, pas même moi. *(Sourires.)*

Pour le reste, je vous rassure : même si ce texte continue sa route parlementaire – cela suppose au préalable qu’il soit voté massivement –, nous discuterons rapidement de certaines dispositions que vous souhaitiez aborder dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027, mais aussi dans le cadre d’une loi de programmation qui est indispensable, car complémentaire de cette loi-cadre.

Permettez-moi enfin de dire deux mots à nos amis communistes : vous parlez de « mousse » pour qualifier le train de nuit. Or la mousse en question coûte un milliard d’euros : voilà la commande que nous venons de passer en matériel roulant. Cela fait cher pour de la mousse !

D’après ce que j’ai compris, vous ne voterez pas un texte qui prend 2,5 milliards d’euros aux sociétés d’autoroutes pour les affecter au réseau ferroviaire et aux transports en commun.

M. Alexandre Basquin. Nous ne le voterons pas en l’état !

M. Philippe Tabarot, ministre. Vous êtes assez extraordinaires... De grâce, ne vous prétendez plus les défenseurs du ferroviaire dans notre pays si vous ne votez pas au moins l’article 1^{er} de ce texte !

Quant aux autres, je vous dis « au travail ! » pour gravir les différents cols qui nous attendent. *(Applaudissements sur des travées des groupes Les Républicains et UC.)*

M. Franck Dhersin. Bravo !

M. le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI-CADRE RELATIF
AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Article 1^{er}

- ① Les objectifs de l’action de l’État dans le domaine des infrastructures de transport ferroviaire, routier, fluvial et portuaire sont fixés par des lois de programmation portant sur une période qui ne peut être inférieure à dix ans.
- ② Ces lois de programmation déterminent les investissements projetés, en donnant la priorité à la régénération, la modernisation, la performance et l’adaptation des réseaux au changement climatique.
- ③ Elles déterminent également les modalités du financement de ces investissements, notamment les ressources qui devraient y être associées. Ces ressources comprennent une partie des recettes spécifiques générées par les modes de transport. Les recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières sont affectées en totalité au financement des infrastructures de transport par la première loi de programmation suivant l’entrée en vigueur de la présente loi. Cette première loi de programmation prévoit également les ressources nécessaires au financement des investissements dans la régénération, la modernisation et la performance des réseaux jusqu’à l’affectation de nouvelles recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières.
- ④ Elles définissent les critères d’équité territoriale et de répartition par mode de transport mis en œuvre par l’Agence de financement des infrastructures de transport de France lorsqu’elle assure la répartition de ces ressources sur l’ensemble du territoire national.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mes chers collègues, avant que nous commencions l’examen de l’article 1^{er}, je souhaite vous expliquer ma position sur l’ensemble des amendements qui seront présentés sur cet article. Je l’ai fait en commission la semaine dernière et de nouveau ce matin, ainsi qu’à l’occasion de la discussion générale, mais un certain nombre d’entre vous n’étant pas membres de la commission, je me dois de réitérer ces propos.

L'article 1^{er} est indispensable, car il pose le principe du fléchage des recettes autoroutières, à partir de 2031, vers les transports, et confie à des lois de programmation la fixation des objectifs de l'action de l'État dans ce domaine. C'est en ce sens que ce texte ainsi que le suivant, la future loi de programmation, et les mesures qui seront inscrites dans les prochains projets de loi de finances, sont historiques.

Fait inédit, en moins de neuf mois – entre le début de la conférence Ambition France Transports souhaitée par M. le ministre, dont quatre ateliers étaient copilotés par des parlementaires, et aujourd'hui –, nous avons abouti à des conclusions qui permettent une traduction rapide dans le texte que nous examinons ce soir.

Cette loi porte bien sur l'ensemble des infrastructures de transport : ferroviaires, routières, y compris cyclables – nous ferons le nécessaire dans quelques instants –, fluviales et portuaires. Il n'est nul besoin d'entrer davantage dans les détails ; nous risquerions alors de rendre le texte illisible.

Cet article n'a pas vocation à se substituer aux lois de programmation. C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, je vous proposerai de ne pas retenir les amendements qui iraient dans ce sens, notamment ceux qui visent à anticiper les modalités du fléchage des recettes à venir.

Enfin, nous avons renforcé, en lien avec la commission des finances, la priorité accordée à la performance des réseaux existants, notamment en matière d'adaptation au réchauffement climatique. Une telle hiérarchisation des investissements s'inscrit dans la droite ligne des conclusions de la conférence Ambition France Transports.

Pour toutes ces raisons, je ne pourrai pas donner un avis favorable aux amendements qui remettraient en cause cette priorisation.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Je partage globalement les propos de M. le rapporteur, notamment sur le parcours exceptionnel de ce texte.

Nous avons été nombreux à le souligner dans la discussion générale, l'article 1^{er} est au cœur de ce projet de loi, mais aussi et surtout de la future loi de programmation, dont nous ne connaissons pas le calendrier. En toute logique, c'est donc sur cet article que se concentrent le plus grand nombre d'amendements, mais aussi tous les projecteurs.

Monsieur le ministre, nous avons bien compris le fil sur lequel vous marchiez, après les remarques formulées par le Conseil d'État, pour que ce texte reste dans le bon cadre juridique. C'est la raison pour laquelle, et même si nous regrettons cette lacune, nous ne nous sommes pas acharnés à redéposer des amendements portant sur les montants à flécher par secteurs. De même, nous avons retiré beaucoup d'amendements qui avaient été présentés en commission et qui allaient dans le sens de la sobriété. Comme vous venez de le préciser, monsieur le ministre, qui trop embrasse mal étreint.

Pour autant, nous tenons à quelques totems importants. Le vélo, tout d'abord, doit être considéré comme un moyen de transport à part entière ; il ne doit pas être noyé dans l'ensemble routier.

Il faut ensuite avoir une focale sur les petites lignes, les fameuses lignes classées 7 à 9 de l'UIC (Union internationale des chemins de fer), dont le modèle économique est mis à mal et pour lesquelles la dette grise de l'État est absolument considérable.

Il faut également une cohérence entre le contrat de performance et la future loi de programmation, si tant est que celle-ci soit bien inscrite prochainement à l'ordre du jour du Parlement.

Il faudra sécuriser les Serms, mais aussi améliorer le réseau routier non concédé, qui est en mauvais état.

Surtout, monsieur le ministre, je vous pose clairement la question : pourquoi n'avez-vous introduit dans ce projet de loi aucune disposition relative à la voiture ? Elle est pourtant encore, et de loin, le premier mode de transport de nos concitoyens. C'est d'autant plus flagrant que nous subissons une nouvelle crise des carburants qui, je le sais, vous mobilise énormément.

Enfin, je soulèverai deux manques, qui sont aussi deux regrets : on ne trouve rien dans ce texte sur le véhicule autonome ni sur l'intelligence artificielle (IA). Avez-vous prévu de traiter ces sujets dans la loi de programmation ?

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Tissot, sur l'article.tranpartisane

M. Jean-Claude Tissot. Monsieur le ministre, mes chers collègues, un projet de loi-cadre relatif au développement des transports est toujours le bienvenu, et le débat à venir est particulièrement opportun dans le contexte actuel. Je salue notamment la volonté affichée de « combler le retard d'investissement dans la régénération et la modernisation des réseaux ferroviaires ».

Néanmoins, entre la volonté affichée et la réalité, il y a parfois un écart. Je regrette ainsi que ce projet de loi n'aille pas plus loin en ce qui concerne les lignes de desserte fine du territoire. En effet, ces petites lignes ferroviaires constituent un maillon essentiel d'accessibilité. Nous avons tous, dans nos territoires respectifs, des exemples de lignes abandonnées.

Chez moi, dans la Loire, c'est le cas de la ligne entre Boën-sur-Lignon et Thiers, qui n'est plus assurée depuis 2016. Au-delà de l'absence de liaison entre ces deux bassins de vie, ce sont deux des plus importantes métropoles d'Auvergne-Rhône-Alpes, Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, qui ne sont plus reliées par le train. Cette situation est inacceptable et impensable.

On nous oppose souvent la rentabilité, qui ne serait pas au rendez-vous. Or l'ouverture à la concurrence aura précisément bien évidemment les dessertes les plus rentables, créant de fait, encore une fois, deux catégories de Français. Les premiers, situés dans les régions rentables, auront des dessertes ; les autres, dans les zones moins prisées, n'auront rien et risquent de perdre l'accès à l'emploi, à la santé et à la sociabilité.

Monsieur le ministre, vous reproduisez les déserts médicaux à l'échelle des transports. Au bout du compte, ce sont encore les collectivités locales qui devront mettre la main à la poche pour conserver un semblant de desserte.

Si je salue la mise en place des péages ferroviaires, leur pertinence, en l'état, laisse à désirer et leur efficacité ne sera totale que si les bénéfices sont reversés à SNCF Réseau. Il convient donc de progresser sur ce thème.

Nous aurons l'occasion d'y revenir lors des débats autour de l'article 10 notamment, mais je souhaitais profiter de cette intervention en tout début d'examen pour mettre en lumière les lacunes de ce projet de loi concernant le ferroviaire.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Sophie Romagny, sur l'article.

Mme Anne-Sophie Romagny. M. le président de la commission des finances a censuré le débat sur cet article, et je le regrette profondément.

En tant que sénateurs, nous avons le rôle constitutionnel de représenter et de défendre les collectivités territoriales. Je suis ici pour débattre, me semble-t-il. Or M. le président de la commission des finances a jugé irrecevable mon amendement n° 19 au titre de l'article 40 de la Constitution. Soit, c'est aussi son rôle.

C'est toutefois le motif avancé qui m'interpelle. Écoutez bien, mes chers collègues : « Affecter une part des recettes des concessions autoroutières au financement des routes constituerait une incitation à dépenser. » Cette interprétation surprenante est non seulement contestable, mais surtout profondément déconnectée des réalités du terrain.

Les départements sont aujourd'hui dans une impasse financière majeure. L'État n'a plus les moyens de compenser, nous le savons. Dans la Marne, par exemple, près de 40 millions d'euros de revenu de solidarité active (RSA) sont non compensés chaque année. C'est précisément pour cette raison que nous travaillons à des solutions responsables, en lien avec Départements de France.

Mon amendement visait à proposer une réponse simple et de bon sens : faire en sorte que la route finance la route, en mobilisant une partie des recettes des concessions autoroutières qui, elles, ne sont pas aux abois. Il s'agissait d'une mesure indolore pour les finances publiques nationales et essentielle pour redonner des marges de manœuvre aux départements, afin qu'ils assument leurs compétences obligatoires, notamment au bénéfice des territoires ruraux.

Refuser d'en débattre, ne laisser aucune possibilité pour adapter ou améliorer le dispositif proposé, c'est laisser entendre que les collectivités ne sauraient pas utiliser ces moyens avec responsabilité. Je le dis clairement : une telle remise en cause du rôle des élus locaux, qui votent des budgets en équilibre et les gèrent avec rigueur, est inacceptable.

L'interprétation que fait la commission des finances de la jurisprudence du Conseil constitutionnel interroge. Faisons-nous encore confiance aux territoires pour agir de manière responsable ? Si nous ne pouvons pas en débattre, que faisons-nous ici ? (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

M. le président. La parole est à Mme Anne-Sophie Patru, sur l'article.

Mme Anne-Sophie Patru. L'article 1^{er} de ce projet de loi sur les transports est ô combien essentiel pour l'aménagement du territoire, pour le financement des mobilités du quotidien, mais aussi pour le déplacement des visiteurs occasionnels et des touristes.

Monsieur le ministre, comme vous l'avez exposé dans votre propos liminaire, il nous faut trouver d'autres sources de financement pour les transports.

Déjà, lors de l'examen du projet de loi de finances, il avait été proposé de permettre aux régions d'instaurer une taxe de séjour additionnelle régionale, sur le modèle instauré en Île-de-France pour les jeux Olympiques. L'idée est simple : les touristes, nombreux sur nos magnifiques côtes bretonnes, peuvent contribuer au financement des infrastructures de transport. Cette demande est portée par la région Bretagne depuis que cette possibilité a été offerte à l'Île-de-France.

Pour illustrer mon propos, je vais prendre le cas des îles du Ponant, mais aussi de toutes ces îles sans pont qui bordent les côtes bretonnes jusqu'à la Charente-Maritime. Elles comptent 16 500 habitants, 63 % de résidences secondaires et plusieurs millions de visiteurs chaque année. À la simple lecture de ces chiffres, il apparaît évident que cette insularité nécessite un accompagnement spécifique et une adaptation des modes de financement, de l'aménagement du territoire et donc des transports, indispensables à l'économie et tout simplement à la vie sur ces îles tout au long de l'année.

Ce financement viendra compléter la levée de fonds nécessaire pour la mise à niveau de l'offre générale de transport en Bretagne. Je sais que nous aurons ce débat et je vous remercie par avance, monsieur le ministre, de l'attention et de la bienveillance que vous porterez à cette proposition.

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. L'article 1^{er} prévoit que les objectifs de l'action de l'État dans le domaine des infrastructures de transport ferroviaire, routier, fluvial et portuaire sont fixés par des lois de programmation. Il renvoie également à ce type de lois les modalités de financement.

J'aime les rappels historiques ; j'en ferai quelques-uns.

Nous avons eu la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ; je tiens à saluer le travail accompli à l'époque par le rapporteur de ce texte, Michel Teston.

Il y eut ensuite la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Je me permets de citer particulièrement ce texte, puisque j'avais voté contre pour les raisons sur lesquelles je m'étais expliqué à l'époque.

Je pourrais aussi citer la loi de 2019 d'orientation des mobilités, la LOM.

Sur ce sujet, il faut également mentionner le rôle de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Je veux à cet instant saluer le travail des deux commissions et de nos rapporteurs.

Je mettrai aussi en avant un travail important : le rapport d'information d'Hervé Maurey et de Stéphane Sautarel, dont le titre est évocateur : *Comment remettre la SNCF sur les rails ? Modèle économique de la SNCF et du système ferroviaire : il est grand temps d'agir.* (*Ah ! sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Tabarot, ministre. Une excellente lecture ! (*Sourires.*)

M. Marc Laménie. Nous sommes pleinement dans le champ du présent projet de loi !

Plusieurs collègues ont également évoqué les conclusions de la conférence Ambition France Transports.

Quand on parle de financement, il faut évidemment évoquer la dette grise sur les infrastructures existantes : 60 milliards d'euros sont nécessaires pour la résorber, dont 3,4 milliards pour le réseau routier national non concédé et le réseau fluvial.

Nous voterons donc cet article.

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

M. Hervé Maurey, rapporteur pour avis de la commission des finances. Je souhaite dire quelques mots pour me féliciter de cet article.

Certes, ce projet de loi n'est pas encore la loi de programmation que nous attendons, mais il a néanmoins le mérite d'acter un certain nombre de points importants que le Sénat a déjà mis en avant, notamment dans le rapport d'information de la commission des finances sur la fin des concessions autoroutières.

Tout d'abord – ce point est très important –, une partie des recettes des péages ira, à l'issue des actuelles concessions autoroutières, au financement de l'ensemble des infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales – elles sont toutes dans un état calamiteux.

Ensuite, nous donnons ici la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux. Comme je viens de le dire, ils sont en très mauvais état et nous avons beaucoup de retard en la matière.

Enfin, il ne faut pas attendre la fin des concessions autoroutières et les recettes qui pourront être générées à partir des années 2030 pour nous attaquer à la dette grise. Ce point figure dorénavant dans le projet de loi, ce dont je me félicite.

Je rappelle qu'aujourd'hui cette dette grise est supérieure à 60 milliards d'euros et qu'il a été clairement acté, notamment dans le cadre de la conférence Ambition France Transports, que nous avons besoin de plus de 3 milliards d'euros par an. Si nous attendons 2031 pour essayer de trouver ces 3 milliards, il est évident que les besoins auront augmenté, puisque la dégradation se sera accentuée.

Voilà les quelques points que je voulais rappeler concernant cet article 1^{er} qui constitue une véritable avancée, même si nous aurions préféré examiner une véritable loi de programmation. (*Applaudissements sur des travées du groupe UC.*)

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

L'amendement n° 34 rectifié, présenté par Mme Antoine, M. J.M. Arnaud, Mme Billon, M. Chevalier, Mme L. Darcos et MM. Henno, Houpert, Khalifé et Menonville, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après le mot :

ferroviaire

insérer le mot :

collectif

La parole est à Mme Jocelyne Antoine.

Mme Jocelyne Antoine. J'ai écouté le rapporteur avec attention et je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 34 rectifié est retiré.

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 212 est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

L'amendement n° 249 est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 1

Après le mot :

routier,

insérer le mot :

collectif,

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 212.

M. Jacques Fernique. Cet amendement vise à garantir que les investissements prévus à l'article 1^{er} concernent également les transports collectifs urbains.

Les collectivités assurant la compétence des transports publics doivent savoir qu'elles entrent bien dans le périmètre d'intervention des futures lois de programmation.

Certes, on me dira que le routier et le ferroviaire comprennent déjà, d'une certaine façon, les transports publics urbains, mais intégrer explicitement ces transports du quotidien serait un signal envoyé aux AOM que la première loi de programmation ne les oubliera pas.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Fagnen, pour présenter l'amendement n° 249.

M. Sébastien Fagnen. Nous considérons également qu'il est indispensable d'intégrer explicitement les modes de transport collectif dans cet article, parce que le développement des transports publics, notamment dans les zones périurbaines, constitue un puissant levier de décarbonation.

Alors que nos politiques d'aménagement du territoire tendent à densifier les territoires périurbains, nous devons développer les transports collectifs et la multimodalité pour répondre au défi principal auquel nous sommes confrontés : la décarbonation. Voilà pourquoi nous devons faire des transports collectifs notre priorité.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces amendements évoquent davantage un mode de transport que les infrastructures elles-mêmes. Or cet article 1^{er} tend à fléchir les nouvelles recettes vers ces dernières, qu'elles soient ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires.

Par conséquent, ces amendements sont satisfaits par la rédaction actuelle. La commission émet donc un avis défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Cette loi-cadre n'est pas une loi de programmation : nous fixons un cadre général et de grands principes de financement.

La rédaction actuelle de l'article 1^{er} est, dans cette optique, suffisamment large pour couvrir l'ensemble des modes de transport et il ne me semble pas judicieux d'aller au-delà pour ne pas empiéter sur la loi de programmation. Nous travaillerons dans les prochains mois sur le contour exact des financements, et l'ajout proposé ici me paraît satisfait par la rédaction actuelle de l'article.

C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements identiques ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 212 et 249.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

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

L'amendement n° 44 rectifié est présenté par Mme Varaillas, MM. Basquin, Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

L'amendement n° 155 rectifié est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 213 rectifié est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

L'amendement n° 283 est présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 1

Après le mot :

routier

insérer les mots :

y compris cyclable

La parole est à Mme Marie-Claude Varaillas, pour présenter l'amendement n° 44 rectifié.

Mme Marie-Claude Varaillas. Cet amendement tend à intégrer au texte les mobilités douces, en particulier le vélo.

Le vélo connaît un développement important ces dernières années, favorisé par l'engagement de différentes autorités publiques, notamment les collectivités territoriales : 25 % des Français sont des cyclistes réguliers et plus d'un tiers utilisent le vélo au moins une fois par mois.

De nombreux investissements sont faits en matière d'aménagements cyclables ou de parkings sécurisés, mais aussi sur l'éducation au vélo, au travers notamment du dispositif « Savoir rouler à vélo ». Ce dispositif concerne 230 000 enfants, mais nous devons atteindre le chiffre de 850 000 par an pour former chaque génération.

C'est pourquoi le désengagement de l'État – je pense à l'extinction du plan vélo – est d'autant plus incompréhensible et à rebours de ce qu'il faut faire. Le soutien de l'État aux collectivités territoriales a été divisé par cinq.

L'absence de promotion des mobilités douces dans ce texte, hormis à l'article 21, est peu satisfaisante.

Inscrire le financement et la promotion des infrastructures cyclables dans les futures lois de programmation, notamment dans la première, est une nécessité pour atteindre une part modale de 12 % d'ici à 2030, comme cela est prévu dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Atteindre cet objectif nécessite des investissements. Il est souhaitable d'atteindre 80 000 kilomètres d'infrastructures sécurisées d'ici à 2027 – il y en a 64 000 aujourd'hui.

M. le président. La parole est à M. Simon Uzenat, pour présenter l'amendement n° 155 rectifié.

M. Simon Uzenat. Cet amendement, identique à celui qui vient d'être présenté, vise à reconnaître un mode de transport aujourd'hui utilisé par des millions de Françaises et de Français, y compris dans leur vie quotidienne : le vélo.

En 2018, le plan vélo avait été lancé avec des objectifs très ambitieux : part modale du vélo de 9 % à l'horizon 2024, soit un triplement, puis 12 % à l'horizon 2030.

Nous pouvons tous convenir du fait que ces objectifs sont hors de portée malgré la mobilisation des collectivités locales, qui ont engagé des investissements très significatifs. Ces investissements permettent aujourd'hui à notre réseau cyclable, avec des aménagements sécurisés, de s'élever à 60 000 kilomètres. Ce chiffre est toutefois très en deçà de ce qu'il conviendrait de réaliser pour atteindre les objectifs fixés, notamment en matière de décarbonation.

Il faut donc reconnaître ces usages spécifiques, en les mentionnant clairement à l'article 1^{er}. C'est une condition indispensable dans la perspective des lois de programmation. Les collectivités sont déjà à la manœuvre, mais elles auront besoin d'être accompagnées.

Cet amendement est un signal politique largement partagé dans cet hémicycle pour donner une suite au plan vélo de 2018 et pour l'amplifier.

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 213 rectifié.

M. Jacques Fernique. Nous tenons particulièrement à cet amendement, comme – je le crois – notre rapporteur.

Je me souviens d'un précédent Premier ministre qui, il n'y a pas si longtemps – c'était au cours de l'année 2024 –, nous assurait, alors que la mise en œuvre du plan vélo était déjà contrariée, que ce plan se poursuivrait avec tous les moyens nécessaires...

Dans la lignée de cet engagement, il serait stupéfiant que le vélo, le cyclable, ne soit pas inclus dans les futures lois de programmation, en tout cas dans la première.

Avec cet amendement, nous voulons montrer que nous voulons reprendre l'élan du plan vélo. Depuis 2017, dans le sillage de la LOM, nous sommes arrivés à un niveau significatif d'aménagements sécurisés : environ 60 000 kilomètres. L'objectif de l'État, celui que nous nous sommes collectivement fixé, est d'atteindre 100 000 kilomètres en 2030. Nous savons qu'à la grande époque du plan vélo, il était question d'y consacrer environ 250 millions d'euros par an, mais les choses se sont dégonflées depuis.

Il est donc important que, dans cet article 1^{er}, nous envoyions un signal fort, en intégrant explicitement le cyclable. Pendant des décennies, on a fait du routier sans vraiment penser le cyclable, alors que les choses sont liées. Cette mention est donc importante.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 283.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cet amendement vise à répondre aux souhaits d'un grand nombre d'élus locaux et à lever toute ambiguïté.

Le plus souvent, les vélos empruntent les voies routières, mais parfois ce sont plutôt des chemins. Il est donc important de préciser que nous visons explicitement le cyclable quand nous parlons des infrastructures routières, sans l'ajouter comme une infrastructure à part entière.

Je remercie les auteurs des trois précédents amendements de les avoir rectifiés pour les rendre identiques à celui de la commission – nous en avons débattu ce matin.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. J'ai l'impression que quelque chose s'est tramé dans mon dos... *(Rires.)*

Pour le Gouvernement, les pistes cyclables sont avant tout des infrastructures routières. Cela étant dit, je comprends la volonté d'envoyer un signal et je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée sur ces quatre amendements identiques. *(Bravo ! sur différentes travées.)*

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 44 rectifié, 155 rectifié, 213 rectifié et 283.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 185, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après le mot :

portuaire

insérer les mots :

, comme de mobilité verticale

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est un peu particulier, mais tout à fait sérieux : je veux soulever ici la question de la mobilité verticale. Après la marche, l'un des premiers moyens de transport du quotidien est l'ascenseur. Lors des débats sur la loi d'orientation des mobilités, j'avais déjà évoqué cette question.

J'ai été sensibilisé il y a quelques années à la question des pannes d'ascenseurs dans les logements sociaux par M. Fouad Ben Ahmed, fondateur du collectif Plus sans ascenseur, qui s'indignait de l'enclavement d'habitants bloqués dans une tour de quatorze étages. Ces pannes répétées surviennent dans des immeubles défavorisés, et non dans les endroits où l'on a les moyens de s'offrir des contrats d'entretien « premium ».

Mon combat est le même quand, dans mon village de 300 habitants, je défends une vieille dame qui ne peut plus conduire, alors qu'il n'y a pas de transport en commun et que sa famille est éloignée.

Ces injustices sont insupportables, alors que certains Français, comme ici dans le 6^e arrondissement de Paris, peuvent se passer de voiture. C'est la motivation de mon engagement sur le sujet des transports, notamment du ferroviaire.

Je serai attentif à vos avis, monsieur le rapporteur et monsieur le ministre, sur cette question sensible.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mon cher collègue, je rends hommage à votre engagement sur ce sujet. Toutefois, il ne me paraît pas opportun d'intégrer la notion d'ascenseur dans la future loi de programmation comme dans l'article 1^{er} de ce texte.

L'avis est donc défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Je suis sensible au propos d'Olivier Jacquin, mais je partage l'avis défavorable du rapporteur.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n^o 185 est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 185 est retiré.

L'amendement n^o 23 rectifié *bis*, présenté par M. Pointereau, Mmes Bellurot et L. Darcos, MM. Milon, Menonville, Houpert, Sido et Piednoir, Mme Berthet, M. Khalifé, Mme Imbert, MM. Hugonet et Bruyen, Mme M. Mercier, MM. Reynaud, J.B. Blanc, Capus et Lefèvre, Mme Dumont, MM. Cambon et Chasseing, Mme Pluchet, M. Brisson, Mme Bellamy et MM. Rapin, Margueritte et Séné, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

et font l'objet d'une clause de revoyure au plus tard cinq ans après leur entrée en vigueur

La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Aux termes de l'article 1^{er} du projet de loi, les lois de programmation porteront sur une période de dix ans. Compte tenu notamment des évolutions technologiques, il me semble qu'il faut prévoir une clause de revoyure à mi-parcours afin d'actualiser certaines dispositions sans pour autant tout revoir de fond en comble.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. C'est la loi de programmation qui déterminera les conditions de sa mise en œuvre et ses éventuelles modalités d'actualisation.

Par ailleurs, tel qu'il est rédigé, l'amendement ne pose pas un principe général, comme le fait ce projet de loi-cadre : il vise à définir une règle précise s'appliquant aux lois de programmation.

En outre, prévoir les caractéristiques précises de certaines lois, notamment les modalités de leur évaluation, relève du champ de la loi organique et non de celui de la loi ordinaire.

Pour ces raisons, l'avis est défavorable. Il sera toutefois intéressant de déposer cet amendement lorsque nous examinerons la prochaine loi de programmation.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Nous savons que M. le sénateur Pointereau est un précurseur, et son amendement visant à prévoir une clause de revoyure à mi-parcours aura toute sa place dans la future loi de programmation. J'y serai donc favorable à ce moment-là... *(Rires.)*

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. C'est très habile !

M. Philippe Tabarot, ministre. Mais l'adopter aujourd'hui risquerait de fragiliser l'équilibre de l'article 1^{er} auquel nous tenons tous.

L'avis est donc – provisoirement ! – défavorable. *(Nouveaux sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Rémy Pointereau, pour explication de vote.

M. Rémy Pointereau. Le mieux est d'adopter cette mesure maintenant : ainsi, nous sommes sûrs qu'elle s'appliquera la prochaine fois. D'autant que nous ne savons pas quand le projet de loi de programmation nous sera présenté... Alors, prenons date aujourd'hui !

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

M. Olivier Jacquin. Je veux saluer le pragmatisme de M. Pointereau. Le ministre a dit tout à l'heure : « Qui trop embrasse mal étreint. » J'ajouterai à ce moment de nos débats : « Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ! » *(Sourires.)*

J'ajoute que le rapporteur a utilement rappelé tout à l'heure que, dans la LOM, il était prévu un principe de revoyure tous les cinq ans et que celle-ci n'est jamais advenue. On nous annonce désormais une loi de programmation sur dix ans, ce qui est plus raisonnable, mais uniquement si le principe de revoyure est, cette fois-ci, tenu.

Nous voterons donc cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 79 rectifié, présenté par MM. Levi, Laugier et Bonhomme, Mme Gacquerre, MM. Henno, Chasseing, Pillefer et Lemoyne, Mmes L. Darcos et Billon, M. J.M. Arnaud, Mme Romagny, MM. Courtial, Laménie et Canévet et Mme Devésa, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les infrastructures de transport routier comprennent l'ensemble du réseau routier, qu'il s'agisse du réseau national non concédé, départemental, intercommunal ou communal.

La parole est à M. Bernard Pillefer.

M. Bernard Pillefer. Avec cet amendement, notre collègue Pierre-Antoine Levi entend garantir une approche complète de la politique d'investissement dans les infrastructures de transport.

Il souhaite inclure explicitement dans le texte le financement de l'ensemble du réseau routier, au-delà du seul réseau routier national non concédé, dont les besoins ont été évoqués dans le cadre de la conférence Ambition France Transports.

Les départements, les intercommunalités et les communes assument aujourd'hui la compétence sur une part importante des routes et font face à des besoins de régénération importants, qui nécessitent des financements pour y faire face.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Tous les réseaux routiers sont inclus dans la rédaction de l'article 1^{er}. L'amendement est donc satisfait.

Avis défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Je profite de cette occasion pour répondre à la sénatrice Romagny. La rédaction de l'article 1^{er} couvre l'ensemble des infrastructures de transport. Notre objectif est de récupérer 2,5 milliards d'euros sur les concessions autoroutières ; cette

enveloppe sera destinée principalement au réseau ferroviaire, mais elle bénéficiera aussi au réseau routier, qu'il soit national, départemental ou communal – elle profitera même au vélo... *(Sourires.)* Les choses sont parfaitement claires.

Au préalable, l'article 1^{er} doit être voté dans une version la plus proche possible de celle qui vous est proposée. C'est seulement ensuite que nous pourrions passer à la loi de programmation.

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

M. Olivier Jacquin. Je vous rassure, je n'interviendrai pas sur tous les amendements, mais celui-ci me semble intéressant en ce qu'il apporte une précision importante.

L'idée ingénieuse de l'article 1^{er} est de fléchir, pour demain, l'argent des concessions autoroutières sur le ferroviaire. Il faut toutefois tenir compte des automobilistes qui s'acquittent des péages et de l'acceptabilité de ceux-ci, surtout s'il s'agit de sortir d'une autoroute concédée pour continuer son chemin sur un réseau routier national non concédé en très mauvais état.

Apporter la précision prévue dans cet amendement, c'est-à-dire mentionner explicitement l'ensemble du réseau routier, qu'il s'agisse du réseau national non concédé, départemental, intercommunal ou communal, me paraît utile, notamment du fait des difficultés des départements et des communes à entretenir le réseau, et propre à garantir demain l'acceptabilité du maintien des péages autoroutiers.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 79 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 81 rectifié, présenté par MM. Levi, Laugier et Bonhomme, Mme Gacquerre, MM. Canévet et Pillefer, Mmes L. Darcos et Billon, M. J. M. Arnaud, Mmes Saint-Pé et Romagny, M. Laménie et Mme Devésa, est ainsi libellé :

Alinéa 2

1° Remplacer les mots :

donnant la priorité à

par les mots :

particulier dans

2° Après le mot :

modernisation

insérer les mots :

, le financement de nouveaux projets d'infrastructures

La parole est à M. Pierre-Antoine Levi.

M. Pierre-Antoine Levi. La commission de l'aménagement du territoire a modifié l'article 1^{er} du projet de loi pour que les futures lois de programmation donnent la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. Cette intention est louable. Personne ne conteste la nécessité d'entretenir notre réseau ferroviaire vieillissant, mais la rédaction retenue va un peu trop loin.

En consacrant législativement une priorité absolue à la régénération, nous créons une hiérarchie implicite qui pourrait demain justifier le report et l'abandon de projets d'infrastructures neuves pourtant indispensables à notre compétitivité et à notre transition écologique.

La LGV Bordeaux-Toulouse, le Lyon-Turin, le canal Seine-Nord Europe, ces projets structurants pour l'aménagement du territoire et la décarbonation des transports, pourraient se retrouver fragilisés par cette formulation.

Cet amendement vise à proposer une rédaction d'équilibre. Les lois de programmation devront certes s'inscrire dans les enjeux de régénération et de modernisation, mais elles devront aussi prévoir le financement de nouveaux projets. L'un ne doit pas systématiquement exclure l'autre. C'est la condition pour que notre pays dispose d'une politique d'infrastructures cohérente, ambitieuse et de long terme.

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

M. Didier Mandelli, rapporteur. Tant la commission de l'aménagement du territoire que la commission des finances ont décidé de donner, dans ce texte, la priorité à la régénération.

L'avis est donc défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Le récent rapport du Conseil d'orientation des infrastructures présente des données parfaitement claires : mener tous les nouveaux projets dont on aurait l'idée, principalement les dix-huit plus grands qui sont parfois mis en avant, représenterait – je parle de mémoire – de 2,1 milliards à 3,5 milliards d'euros supplémentaires par an, soit un rythme d'investissement deux fois plus élevé que celui que nous avons connu ces dernières années.

Cela plomberait complètement les comptes et obérerait l'effort en faveur de la régénération et de la modernisation des réseaux qui sont pourtant – la commission des finances le dit clairement – la priorité des priorités.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 81 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

12

COMMUNICATION D'UN AVIS SUR UN PROJET DE NOMINATION

M. le président. En application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, ainsi que de la loi organique n° 2010-837 et de la loi ordinaire n° 2010-838 du 23 juillet 2010 prises pour son application, la commission des affaires sociales a émis, lors de sa réunion de ce jour, un avis favorable, par treize voix pour et une voix contre, à la nomination de Mme Élisabeth Clavier de Saint-Martin aux fonctions de directrice générale de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses).

13

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. Les conclusions adoptées par la conférence des présidents, réunie ce jour, sont consultables sur le site du Sénat.

En l'absence d'observations, je les considère comme adoptées.

Conclusions de la conférence des présidents

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Judi 16 avril 2026

À 10 h 30, à 14 h 30 et le soir

- Suite du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (procédure accélérée; texte de la commission n° 524, 2025-2026)

Vendredi 17 avril 2026

Le matin, l'après-midi et le soir

- Suite du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (procédure accélérée; texte de la commission n° 524, 2025-2026)

Suspension des travaux en séance plénière :

du lundi 20 au dimanche 26 avril 2026

SEMAINE DE CONTRÔLE

Mardi 28 avril 2026

À 14 heures (hors hémicycle)

Travaux hors hémicycle de la commission des affaires européennes, des délégations et des instances temporaires (jusqu'à 17 heures) et des commissions permanentes (à partir de 17 heures)

À 16 h 30

- Débat sur le rapport d'avancement annuel sur le plan budgétaire et structurel de moyen terme 2025-2029 (demande de la commission des finances)

- Intervention liminaire du Gouvernement
- Temps attribué à la commission des finances : 15 minutes
- Temps attribué à la commission des affaires sociales : 5 minutes
- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 27 avril à 15 heures

À 18 h 30

- Explications de vote des groupes puis scrutin public solennel sur le projet de loi-cadre relatif au développement des transports (procédure accélérée; texte de la commission n° 524, 2025-2026)

• Temps attribué aux orateurs des groupes pour les explications de vote, à raison d'un orateur par groupe : 7 minutes pour chaque groupe et 3 minutes pour les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe

• Délai limite pour les inscriptions de parole : lundi 27 avril à 15 heures

• Délai limite pour le dépôt des délégations de vote : mardi 28 avril à 16 h 30

À 21 heures

- Débat sur le fonctionnement et le financement des services départementaux d'incendie et de secours (demande du groupe Les Républicains)

- Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes
- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure
- Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes ; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute
- Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes
- Conclusion par le groupe Les Républicains : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 27 avril à 15 heures
- Débat sur le thème « Quelle politique de prise en charge de la santé mentale des jeunes ? » (demande du groupe Les Républicains)

- Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes
- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure
- Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes ; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute
- Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes
- Conclusion par le groupe Les Républicains : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 27 avril à 15 heures

Mercredi 29 avril 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement
- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 29 avril à 11 heures

De 16 h 30 à 20 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe RDSE)

- Proposition de loi visant à rationaliser l'organisation des scrutins en cas de candidature unique au second tour, présentée par M. Bernard Fialaire et plusieurs de ses collègues (texte n° 867, 2024-2025)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 13 avril à 12 heures
- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 15 avril matin
- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 27 avril à 12 heures
- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 29 avril matin
- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 28 avril à 15 heures
- Proposition de loi visant à clarifier le déploiement de la production d'énergie solaire sur le territoire, présentée par M. Michel Masset (texte n° 281, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires économiques.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : jeudi 9 avril à 12 heures

• Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 15 avril matin

• Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 27 avril à 12 heures

• Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 29 avril matin

• Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

• Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 28 avril à 15 heures

À l'issue de l'espace réservé au groupe RDSE et au plus tard à 20 h 30

- Conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi visant à garantir le droit de visite des parlementaires et des bâtonniers dans les lieux de privation de liberté (texte de la commission n° 547, 2025-2026) (demande du Gouvernement)

• Lors de la séance, seuls peuvent intervenir le Gouvernement, le représentant de la commission saisie au fond pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes et, pour explication de vote, un représentant par groupe pour une durée ne pouvant excéder deux minutes chacun ainsi qu'un représentant des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe pour une durée ne pouvant excéder deux minutes

• Délai limite pour les inscriptions des orateurs des groupes : mardi 28 avril à 15 heures

Judi 30 avril 2026

À 10 h 30

- Questions orales

SEMAINE SÉNATORIALE

Mardi 5 mai 2026

À 14 h 30 et le soir

- Débat sur les enjeux stratégiques de l'actualisation de la loi de programmation militaire (demande de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées)

• Temps attribué à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées : 8 minutes

• Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure

• Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes ; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute

• Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes

• Conclusion par la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées : 5 minutes

• Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 4 mai à 15 heures

- Proposition de loi visant à lutter contre l'entrisme islamiste en France, présentée par M. Bruno Retailleau et plusieurs de ses collègues (texte n° 455, 2025-2026) (demande du groupe Les Républicains)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

• Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 27 avril à 12 heures

• Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 29 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance: lundi 4 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance: mardi 5 mai en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale: 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale: lundi 4 mai à 15 heures

Mercredi 6 mai 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions: mercredi 6 mai à 11 heures

À 16 h 30 et le soir

- Éventuellement, suite de la proposition de loi visant à lutter contre l'entrisme islamiste en France, présentée par M. Bruno Retailleau (texte n° 455, 2025-2026) (demande du groupe Les Républicains)

- Proposition de loi visant à donner aux acteurs locaux les moyens de lutter contre la cabanisation, présentée par MM. Jean-Marc Boyer, Daniel Laurent, Mmes Anne Ventalon, Lauriane Josende et M. Jean Sol (texte de la commission n° 551, 2025-2026) (demande du groupe Les Républicains)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires économiques.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission: vendredi 10 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte: mercredi 15 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance: jeudi 30 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance: mercredi 6 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale: 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale: mardi 5 mai à 15 heures

- Deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à soutenir les collectivités territoriales dans la prévention et la gestion des inondations (texte n° 481, 2025-2026) (demande de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable)

Ce texte a été envoyé à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission: lundi 27 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte: mercredi 29 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance: lundi 4 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance: mercredi 6 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale: 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale: mardi 5 mai à 15 heures

Jeudi 7 mai 2026

De 10 h 30 à 13 heures et de 14 h 30 à 16 heures

(Ordre du jour réservé au GEST)

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, améliorant la protection des personnes ciblées par les réseaux de criminalité organisée (texte n° 397, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission: lundi 27 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte: mercredi 29 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance: lundi 4 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance: mercredi 6 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale: 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale: mercredi 6 mai à 15 heures

- Proposition de loi consacrant une garantie à l'accès au compte bancaire pour les Françaises et les Français résidant hors de France, présentée par Mme Mélanie Vogel et plusieurs de ses collègues (texte n° 460, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des finances.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission: lundi 27 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte: mercredi 29 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance: lundi 4 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance: mercredi 6 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale: 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale: mercredi 6 mai à 15 heures

À l'issue de l'espace réservé au groupe Écologiste - Solidarité et Territoires et au plus tard à 16 heures

- Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à la restitution de biens culturels provenant d'États qui, du fait d'une appropriation illicite, en ont été privés

- Lors de la séance, seuls peuvent intervenir le Gouvernement, le représentant de la commission saisie au fond pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes et, pour explication de vote, un représentant par groupe pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes chacun ainsi qu'un représentant des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe pour une durée ne pouvant excéder trois minutes

- Délai limite pour les inscriptions des orateurs des groupes: mercredi 6 mai à 15 heures

*SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ
AU GOUVERNEMENT*

Lundi 11 mai 2026

À 15 heures et le soir

- Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales

- Lors de la séance, seuls peuvent intervenir le Gouvernement, le représentant de la commission saisie au fond pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes et, pour explication de vote, un représentant par groupe pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes chacun ainsi qu'un représentant des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe pour une durée ne pouvant excéder trois minutes

- Délai limite pour les inscriptions des orateurs des groupes : jeudi 7 mai à 15 heures

- Deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, visant à garantir l'égal accès de tous à l'accompagnement et aux soins palliatifs (texte n° 439, 2025-2026) et deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au droit à l'aide à mourir (texte n° 440, 2025-2026)

Ces textes ont été envoyés à la commission des affaires sociales avec une saisine pour avis de la commission des lois sur la proposition de loi relative au droit à l'aide à mourir.

Il a été décidé qu'ils feraient l'objet d'une discussion générale commune.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 27 avril à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et les textes : mercredi 29 avril matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : jeudi 7 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 11 mai en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : jeudi 7 mai à 15 heures

Mardi 12 mai 2026

À 14 h 30 et le soir

- Suite de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, visant à garantir l'égal accès de tous à l'accompagnement et aux soins palliatifs (texte n° 439, 2025-2026) et de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au droit à l'aide à mourir (texte n° 440, 2025-2026)

Mercredi 13 mai 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 13 mai à 11 heures

À 16 h 30 et le soir

- Suite de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, visant à garantir l'égal accès de tous à l'accompagnement et aux soins palliatifs (texte n° 439, 2025-2026) et de la deuxième lecture de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relative au droit à l'aide à mourir (texte n° 440, 2025-2026)

*SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ
AU GOUVERNEMENT*

Lundi 18 mai 2026

À 15 heures et le soir

- Proposition de loi relative au déclassement de restes humains kali'nas et à leur remise à la collectivité de Guyane à des fins funéraires, présentée par Mme Catherine Morin-Desailly, MM. Pierre Ouzoulias et Max Brisson (procédure accélérée ; texte n° 8, 2024-2025)

Ce texte a été envoyé à la commission de la culture, de l'éducation, de la communication et du sport.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 13 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 18 mai à 11 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 18 mai début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 30 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : vendredi 15 mai à 15 heures

- Projet de loi visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens (procédure accélérée ; texte n° 472, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 4 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 6 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mercredi 13 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 18 mai en début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : vendredi 15 mai à 15 heures

Mardi 19 mai 2026

À 9 h 30

- Questions orales

À 14 h 30 et le soir

- Suite du projet de loi visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens (procédure accélérée; texte n° 472, 2025-2026)

Mercredi 20 mai 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

• Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 20 mai à 11 heures

À 16 h 30 et le soir

- Suite du projet de loi visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens (procédure accélérée; texte n° 472, 2025-2026)

- Sous réserve de sa transmission, proposition de loi visant à renforcer la sécurité, la rétention administrative et la prévention des risques d'attentat (procédure accélérée; texte A.N. n° 2180)

Ce texte sera envoyé à la commission des lois.

• Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai à 12 heures

• Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 13 mai matin

• Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 18 mai à 12 heures

• Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 20 mai matin

• Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

• Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 19 mai à 15 heures

- Projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre, par ordonnances, les adaptations rendues nécessaires par l'entrée en application des règlements (UE) nos 2024/1347, 2024/1348, 2024/1349, 2024/1350, 2024/1351, 2024/1352, 2024/1356, 2024/1358, 2024/1359 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024, et les dispositions nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2024/1346 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 (procédure accélérée; texte n° 526, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

• Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 11 mai à 12 heures

• Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 13 mai matin

• Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : lundi 18 mai à 12 heures

• Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 20 mai matin

• Temps attribué à la commission des affaires européennes, en application de l'article 73 *sexies* du Règlement : 5 minutes

• Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

• Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 19 mai à 15 heures

Judi 21 mai 2026

À 10 h 30, l'après-midi et le soir

- Éventuellement, sous réserve de sa transmission, suite de la proposition de loi visant à renforcer la sécurité, la rétention administrative et la prévention des risques d'attentat (procédure accélérée; texte A.N. n° 2180)

- Projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre, par ordonnances, les adaptations rendues nécessaires par l'entrée en application des règlements (UE) n°s 2024/1347, 2024/1348, 2024/1349, 2024/1350, 2024/1351, 2024/1352, 2024/1356, 2024/1358, 2024/1359 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024, et les dispositions nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2024/1346 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 (procédure accélérée; texte n° 526, 2025-2026)

Éventuellement, vendredi 22 mai 2026

Le matin et l'après-midi

- Suite du projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre, par ordonnances, les adaptations rendues nécessaires par l'entrée en application des règlements (UE) n°s 2024/1347, 2024/1348, 2024/1349, 2024/1350, 2024/1351, 2024/1352, 2024/1356, 2024/1358, 2024/1359 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024, et les dispositions nécessaires à la transposition de la directive (UE) 2024/1346 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 (procédure accélérée; texte n° 526, 2025-2026)

SEMAINE DE CONTRÔLE

Mardi 26 mai 2026

À 14 heures (hors hémicycle)

Travaux hors hémicycle de la commission des affaires européennes, des délégations et des instances temporaires (jusqu'à 17 heures) et des commissions permanentes (à partir de 17 heures)

À 16 h 30

- Débat sur les secours en montagne (demande du groupe Les Républicains)

• Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes

• Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure

• Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute

• Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes

• Conclusion par le groupe Les Républicains : 5 minutes

• Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 25 mai à 15 heures

À 18 h 30

- Explications de vote des groupes puis scrutin public solennel sur le projet de loi visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens (procédure accélérée; texte n° 472, 2025-2026)

• Temps attribué aux orateurs des groupes pour les explications de vote, à raison d'un orateur par groupe : 7 minutes pour chaque groupe et 3 minutes pour les sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe

• Délai limite pour les inscriptions de parole : lundi 25 mai à 15 heures

- Délai limite pour le dépôt des délégations de vote : mardi 26 mai à 16 h 30

À 21 h 15

- Débat sur le thème « L'électrification des usages dans le contexte de crise internationale » (demande du groupe Les Républicains)

- Temps attribué au groupe Les Républicains : 8 minutes
- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure
- Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes ; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute
- Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes
- Conclusion par le groupe Les Républicains : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 25 mai à 15 heures

- Débat sur le thème « Enjeux et perspectives de l'aide publique au développement » (demande du GEST)

- Temps attribué au groupe Écologiste – Solidarité et Territoires : 8 minutes
- Temps attribué aux orateurs des groupes : 1 heure
- Possibilité pour le Gouvernement de prendre la parole après chaque orateur pour une durée de 2 minutes ; possibilité pour l'orateur de répliquer pendant 1 minute
- Temps de réponse du Gouvernement : 5 minutes
- Conclusion par le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : lundi 25 mai à 15 heures

Mercredi 27 mai 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 27 mai à 11 heures

De 16 h 30 à 20 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe UC)

- Proposition de loi visant à permettre la mise en place d'une enquête administrative et le contrôle des antécédents judiciaires des personnels d'encadrement des enfants, présentée par M. Hervé Maurey et plusieurs de ses collègues (texte n° 408, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin
- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mardi 26 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 27 mai matin
- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 26 mai à 15 heures

- Proposition de loi portant réforme des critères d'attribution de l'éducation prioritaire pour l'équité des résultats et l'égalité territoriale, présentée par M. Édouard Courtial (texte n° 506, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission de la culture, de l'éducation, de la communication et du sport.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin
- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mardi 26 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 27 mai matin
- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 26 mai à 15 heures

Le soir

- Débat sur le thème « La place des collectivités territoriales dans la politique éducative ». (demande du groupe SER)

- Temps attribué au groupe Socialiste, Écologiste et Républicain : 8 minutes
- Réponse du Gouvernement pour une durée équivalente
- Après la réponse du Gouvernement, séquence de 16 questions réponses : 2 minutes, y compris la réplique
- Possibilité de réponse du Gouvernement pour une durée équivalente

Possibilité pour le Gouvernement de répondre à une réplique pendant 1 minute et à l'auteur de la question de répondre de nouveau pendant 1 minute

- Conclusion par le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain : 5 minutes
- Délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat : mardi 26 mai à 15 heures

Judi 28 mai 2026

À 10 h 30 et l'après-midi

(Espace transpartisan)

- Proposition de loi visant à assouplir la procédure d'autorisation des établissements et services médico-sociaux à caractère expérimental, présentée par M. Philippe Mouiller, Mme Monique Lubin, M. Patrick Kanner et Mme Jocelyne Guidez (texte n° 446, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires sociales.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin
- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mardi 26 mai à 12 heures
- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 27 mai matin
- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 27 mai à 15 heures

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à reconnaître les victimes de l'exposition aux essais nucléaires français et à améliorer leur indemnisation (texte n° 324, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mardi 26 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 27 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 27 mai à 15 heures

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à assurer le droit de chaque enfant à être assisté d'un avocat dans le cadre d'une mesure d'assistance éducative et de protection de l'enfance (texte n° 214, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : mardi 26 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mercredi 27 mai matin

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 45 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mercredi 27 mai à 15 heures

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Lundi 1^{er} juin 2026

À 15 heures et le soir

- Proposition de loi concernant la représentativité au sein des unions régionales des professionnels de santé, présentée par Mme Corinne Imbert (procédure accélérée ; texte n° 427, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission des affaires sociales.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : vendredi 22 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 27 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : vendredi 29 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 1^{er} juin début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 30 minutes

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : vendredi 29 mai à 15 heures

- Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi visant à améliorer l'accès au logement des travailleurs des services publics

- Lors de la séance, seuls peuvent intervenir le Gouvernement, le représentant de la commission saisie au fond pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes et, pour explication de vote, un représentant par groupe pour une durée ne pouvant excéder cinq minutes chacun ainsi qu'un représentant des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe pour une durée ne pouvant excéder trois minutes

- Délai limite pour les inscriptions des orateurs des groupes : vendredi 29 mai à 15 heures

- Projet de loi relatif à la régulation de l'enseignement supérieur privé (procédure accélérée ; texte n° 313, 2025-2026)

Ce texte a été envoyé à la commission de la culture, de l'éducation, de la communication et du sport.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : jeudi 28 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 1^{er} juin début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : vendredi 29 mai à 15 heures

- Sous réserve de sa transmission, proposition de loi visant à lutter contre les formes renouvelées de l'antisémitisme (procédure accélérée ; texte A.N. n° 575)

Ce texte sera envoyé à la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : jeudi 28 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : lundi 1^{er} juin début d'après-midi

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : vendredi 29 mai à 15 heures

Mardi 2 juin 2026

À 14 h 30 et le soir

- Sous réserve de sa transmission, projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense (procédure accélérée ; texte A.N. n° 2630)

Ce texte sera envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées avec une saisine pour avis de la commission des finances et de la commission des lois.

- Délai limite pour le dépôt des amendements de commission : lundi 18 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour le rapport et le texte : mercredi 20 mai matin

- Délai limite pour le dépôt des amendements de séance : jeudi 28 mai à 12 heures

- Réunion de la commission pour examiner les amendements de séance : mardi 2 juin matin et à la suspension du soir

- Temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale : 1 heure

- Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 1^{er} juin à 15 heures

Mercredi 3 juin 2026

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

- Délai limite pour l'inscription des auteurs de questions : mercredi 3 juin à 11 heures

À 16 h 30 et le soir

- Sous réserve de sa transmission, suite du projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense (procédure accélérée ; texte A.N. n° 2630)

Jeudi 4 juin 2026

À 10 h 30, 14 h 30 et le soir

- Sous réserve de sa transmission, suite du projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense (procédure accélérée : texte A.N. n° 2630)

SEMAINE SÉNATORIALE

Mardi 9 juin 2026

À 14 h 30

- Sous réserve de sa transmission, explications de vote des groupes puis scrutin public solennel sur le projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense (procédure accélérée ; texte A.N. n° 2630)

- Temps attribué aux orateurs des groupes pour les explications de vote, à raison d'un orateur par groupe : 7 minutes pour chaque groupe et 3 minutes pour un sénateur ne figurant sur la liste d'aucun groupe

- Délai limite pour les inscriptions de parole : lundi 8 juin à 15 heures

- Délai limite pour le dépôt des délégations de vote : mardi 9 juin à 12 h 30

L'ordre du jour de cette semaine sera complété lors de la prochaine réunion de la Conférence des Présidents.

Par ailleurs, le débat sur le thème « Enjeux et perspectives de l'aide publique au développement », inscrit à l'ordre du jour du mercredi 29 avril, pourrait être reporté en dernier point à l'ordre du jour du mardi 26 mai.

Y a-t-il des oppositions?...

Il en est ainsi décidé.

Nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de Mme Sylvie Vermeillet.)

PRÉSIDENTE DE MME SYLVIE VERMEILLET

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

14

DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

SUITE DE LA DISCUSSION
EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE
D'UN PROJET DE LOI
DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi-cadre relatif au développement des transports.

Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons l'examen de l'article 1^{er}.

Article 1^{er} (suite)

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 141 rectifié est présenté par Mmes Morin-Desailly et de La Provôté, M. Dhersin, Mme Billon, M. Chauvet, Mmes Jacquemet, Romagny et Gacquerre et M. Duffourg.

L'amendement n° 156 est présenté par M. Jacquin, Mmes Espagnac et Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mme Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 214 est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 2

Après le mot :

régénération,

insérer les mots :

au développement, à

II. – Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Ces investissements incluent, en ce qui concerne le réseau ferré national, le réseau structurant ainsi que les lignes au classement de l'Union internationale des chemins de fer compris entre 7 et 9.

III. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles font l'objet d'un travail de concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité au plus tard 36 mois avant le démarrage physique des travaux et par exception trois mois avant la première loi de programmation.

La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly, pour présenter l'amendement n° 141 rectifié.

Mme Catherine Morin-Desailly. Cet amendement porte sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT), qui constituent un maillon essentiel de l'accessibilité au territoire.

Ces lignes, majoritairement classées UIC 7 à 9, assurent un rôle irremplaçable de desserte des territoires ruraux et intermédiaires, en permettant l'accès aux services, à l'emploi et aux pôles urbains à partir de nos ruralités.

Force est de constater, malgré tout, que ces lignes ont longtemps été les variables d'ajustement des politiques d'investissement, en raison d'une approche historiquement centrée sur le réseau structurant et les axes à fort trafic. Cette situation a conduit à une dégradation progressive de ces lignes, voire à des fermetures, faute d'une programmation lisible, pluriannuelle et sécurisée des investissements nécessaires à leur régénération et à leur modernisation.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, tout cela va à l'encontre, vous en conviendrez, des objectifs de report modal, de transition écologique et de réduction des inégalités territoriales.

Mon amendement vise en conséquence à consacrer explicitement la place des LDFT dans la programmation des investissements ferroviaires, en précisant que celle-ci doit intégrer non seulement les besoins de régénération, mais également les opérations de développement permettant d'améliorer durablement la qualité et l'attractivité de ces lignes. Il s'agit notamment de soutenir des projets de modernisation, d'augmentation de capacité, de fiabilisation des circulations ou encore d'adaptation aux nouveaux usages de mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° 156.

Mme Frédérique Espagnac. Il n'y a pas de politique ferroviaire crédible sans prise en compte pleine et entière des LDFT. Depuis trop longtemps, ces petites lignes, pourtant essentielles au quotidien de millions de nos concitoyens, ont été les parents pauvres des politiques d'investissement. De dégradations en fermetures, on a assisté à l'abandon de nombreux territoires ruraux et intermédiaires.

Or ces lignes ne sont pas accessoires : elles sont au contraire un vecteur d'égalité sociale en ce qu'elles permettent d'accéder aux services publics et aux centres urbains qui concentrent les activités économiques et les emplois.

Notre amendement a pour objet d'acter plusieurs avancées essentielles.

D'abord, nous souhaitons préciser que l'investissement doit viser non pas seulement la régénération, mais également les opérations de développement permettant d'améliorer durablement la qualité et l'attractivité de ces lignes.

Ensuite, nous souhaitons inscrire explicitement les lignes classées UIC 7 à 9 dans la programmation, ce qui constituera une reconnaissance très attendue et mettra fin à leur invisibilisation.

Enfin, nous prévoyons une concertation en amont avec les collectivités pour garantir des projets adaptés aux réalités du terrain.

Nous ne réussissons pas la transition écologique sans un report vers le ferroviaire. De plus, cette pérennisation de nos petites lignes contribuera à l'aménagement équilibré de notre territoire. C'est une question de justice sociale et territoriale : nous refusons d'abandonner à eux-mêmes des pans entiers de notre territoire.

Un réseau ferroviaire n'est pas seulement un ensemble de grandes lignes ; c'est un maillage qui doit irriguer notre territoire le plus profondément possible, du périurbain au rural.

Pour le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, adopter cet amendement, c'est faire le choix d'un ferroviaire socialement et écologiquement plus inclusif, donc utile.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 214.

M. Jacques Fernique. Cette convergence d'amendements transpartisans vise à ce que les LDFT soient intégrées dans la programmation envisagée des investissements ferroviaires.

Nous le savons, pour le réseau ferroviaire structurant, 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an sont d'ores et déjà envisagés. Pour les lignes classées UIC 7 à 9, qui assurent un rôle irremplaçable de desserte des territoires ruraux, 600 millions d'euros supplémentaires sont jugés nécessaires par Ambition France Transports. Or le Conseil économique, social et environnemental (Cese) a pointé dans son avis sur ce projet de loi « l'absence de vision sur le droit à la mobilité des populations en territoires peu denses et le risque de sacrifice de la desserte fine du territoire ».

Ces amendements tendent donc à inscrire clairement les LDFT dans le cahier des charges des lois de programmation annoncées.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 142 rectifié est présenté par Mmes Morin-Desailly, de La Provôté et Saint-Pé, M. Dhersin, Mmes Billon et Gacquerre, M. Chauvet, Mmes Jacquemet et Romagny et M. Duffourg.

L'amendement n° 251 rectifié *bis* est présenté par M. Masset, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Fialaire, Gold, Grosvalet, Guiol, Laouedj, Roux et Cabanel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 2

Après le mot :

régénération,

insérer les mots :

au développement, à

II. – Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Ces investissements incluent, en ce qui concerne le réseau ferré national, les coûts liés aux services définis à l'article L. 1215-6 du code des transports.

III. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

Elles

par les mots :

Ces lois de programmation

IV. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles font l'objet d'un travail de concertation avec les autorités organisatrices mentionnées au plus tard 36 mois avant la présentation de la loi de programmation et par exception 3 mois avant la première loi.

La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly, pour présenter l'amendement n° 142 rectifié.

Mme Catherine Morin-Desailly. Les conditions de la réussite des services express régionaux métropolitains, les Serm, sont simples : ils doivent être accompagnés d'investissements de développement clairement identifiés et financés dans la durée, sans quoi ils ne seront que des annonces sans effet tangible pour les usagers.

Or, à ce stade, la programmation nationale demeure largement centrée sur la régénération du réseau existant. Si celle-ci est indispensable – nous pouvons tous en convenir –, elle ne permettra pas à elle seule de faire émerger une offre nouvelle, plus fréquente, plus lisible, notamment dans les grandes aires urbaines.

Les Serm supposent en effet des choix d'investissement assumés : traiter les nœuds ferroviaires saturés ; augmenter les capacités ; créer ou adapter des haltes ; moderniser des systèmes d'exploitation ; organiser l'intermodalité à l'échelle des bassins de vie. Ces opérations relèvent non pas de l'entretien courant du réseau, mais bien d'une politique de développement. Ne pas les inscrire explicitement dans la programmation, c'est prendre le risque de renvoyer leur financement à des arbitrages ponctuels, incertains et inégalement répartis selon les territoires.

Cet amendement vise précisément à éviter cet écueil en affirmant que la programmation pluriannuelle doit intégrer de manière explicite les investissements nécessaires au déploiement des Serm et leur donner une traduction concrète dans le cadre des objectifs affichés.

Les Serm ne sauraient être conçus sans les régions, qui en organisent les services et supportent déjà une part significative de leur financement. En pratique, ce sont elles qui portent les projets, en lien avec les autres collectivités qui devront assumer dans la durée les conséquences des choix d'investissement. Il faut les associer pleinement à l'élaboration de la programmation et non pas prévoir une simple concertation formelle ; il s'agit d'une exigence de responsabilité et d'efficacité de la dépense publique.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Masset, pour présenter l'amendement n° 251 rectifié *bis*.

M. Michel Masset. À force de parler des Serm sans les financer réellement, nous prenons le risque d'en faire une promesse creuse. Aujourd'hui, la programmation reste

centrée sur la régénération, au détriment du développement. Or, sans investissement nouveau, il n'y aura pas de nouvelles offres.

Cet amendement tend à mettre fin à cette ambiguïté en donnant une réalité concrète aux Serm, ce qui suppose des choix d'investissement assumés : traiter les nœuds ferroviaires saturés ; augmenter les capacités ; créer ou adapter des haltes ; moderniser les systèmes d'exploitation ; organiser l'intermodalité à l'échelle de bassins de vie. En intégrant explicitement ces dépenses dans la programmation, nous pourrions sécuriser leur financement et éviter qu'ils restent des projets théoriques.

Nous souhaitons également renforcer la concertation avec les régions, acteurs clés de nos politiques en matière de mobilité.

Il s'agit d'opérer un choix de cohérence : aligner les moyens sur les ambitions de report modal et améliorer les mobilités du quotidien.

Mme la présidente. L'amendement n° 43, présenté par MM. Corbisez et Basquin, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Ces investissements incluent, en ce qui concerne le réseau ferré national, le réseau structurant ainsi que les lignes au classement de l'Union internationale des chemins de fer compris entre 7 et 9.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Nous avons bien entendu que M. le rapporteur et M. le ministre souhaitent que l'on s'en tienne à des généralités à l'article 1^{er}, pour ne pas fragiliser le texte. Il s'agit donc ici d'un amendement d'appel visant à rappeler l'importance de la programmation des investissements pour la régénération et le développement des LDFT.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je veux rassurer les auteurs de ces amendements : la commission de l'aménagement du territoire, comme son nom l'indique, se préoccupe beaucoup de la desserte de l'ensemble des territoires. C'est pourquoi, avec la commission des finances, elle a inscrit dans les priorités la régénération des réseaux, ainsi que leur modernisation. Or les amendements n° 141 rectifié, 156, 214, 142 rectifié, 251 *bis* et 43 tendent à remettre en cause cette priorité donnée à l'infrastructure.

Par ailleurs, les investissements dans les dessertes fines du territoire sont intégrés dans l'approche globale sur le ferroviaire. Apporter ces précisions à ce stade, avant la présentation de la loi de programmation, n'est pas utile.

L'avis est donc défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je partage l'avis du rapporteur.

Je rappelle qu'aucune infrastructure de transport n'est laissée de côté dans ce texte, comme en atteste l'article 1^{er}. Une loi-cadre, comme son nom l'indique, fixe le cadre de la programmation, laquelle prévoira ensuite les investissements pour les différentes infrastructures de transport.

J'ai demandé au préfet Philizot de proposer des pistes pour l'avenir ainsi que pour les conditions d'exploitation et de financement des LDFT.

Madame la sénatrice Morin-Desailly, je connais bien ces lignes : j'en ai trois dans ma région, que j'ai toutes sauvées lorsque j'étais vice-président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur en charge des transports. Je sais donc que les régions peuvent agir ainsi – un certain nombre d'entre elles le font –, et que l'État est susceptible de les accompagner dans le cadre des contrats de plan État-région, les CPER. Le préfet Philizot se prononcera probablement en ce sens mais je ne peux pas dévoiler ses conclusions, dont je n'ai pas encore connaissance.

Concernant les Serm, j'ai été rapporteur au Sénat de la proposition de loi qui les a créés, et je souhaite qu'ils puissent monter en puissance. Nous avons déjà financé leur préfiguration et nous allons continuer dans cette voie. Pour cela, nous avons besoin de 2,5 milliards d'euros. C'est pourquoi je souhaite que vous adoptiez l'article 1^{er} avec le moins de modifications possible, pour qu'il bénéficie d'une grande solidité juridique.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, pour explication de vote.

M. Hervé Gillé. J'ai noté que vous aviez fait un pas de côté pour nous permettre d'apporter une précision complémentaire. Si nous reprenons cette jurisprudence, il serait bienvenu qu'une attention particulière soit portée à la défense des petites lignes, car c'est une attente des régions.

C'est le cas de la Nouvelle-Aquitaine, qui est très concernée par la situation actuelle : les besoins y sont estimés à 400 millions d'euros par an ! Or, dans le contexte actuel de baisse des dotations de l'État et de hausse des péages ferroviaires, les collectivités ne peuvent assumer, seules, ce financement.

En Gironde, il existe, à la fois, un risque réel de fermeture de lignes, notamment dans le Médoc, et des incertitudes sur des demandes de réouverture, par exemple celle de la ligne Blaye-Saint-Mariens.

Voter ces amendements est donc indispensable pour garantir la régénération et le développement de ces lignes vitales pour l'équilibre territorial et, partant, pour créer les conditions d'une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. Nous ne pouvons pas laisser des territoires entiers sans solution de transport.

En portant une attention particulière aux trois premiers amendements, et plus spécifiquement à l'amendement n° 156, vous montrerez que vous êtes conscients du caractère déterminant de ces petites lignes.

M. Michel Masset. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Lors de la discussion générale, des collègues ont cité des exemples qui, dans leurs départements respectifs, montrent l'intérêt des petites lignes. Mais qu'appelle-t-on exactement « petites lignes » ?...

Pour ce qui concerne les financements, SNCF Réseau est un partenaire important, de même que la collectivité régionale. On peut aussi compter sur l'engagement des élus locaux, qui sont sensibilisés au sujet des dessertes d'aménagement du territoire (DAMT).

Le problème remonte à une quarantaine d'années, lorsqu'un certain nombre de lignes dites secondaires ont été supprimées et remplacées par des services de bus. Nous connaissons tous des exemples de lignes entrecoupées. Nos collègues de la Loire ont pris l'exemple de la ligne Clermont-Ferrand-Saint-Étienne, qui est désormais fermée sur le tronçon Thiers, Chabreloche, Noirétable, Boën-sur-Lignon, commune dont l'ancien maire est présent ce soir...

Je reste cohérent, mais je m'abstiendrai néanmoins sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Il y a dans le monde ferroviaire une personne tout à fait respectable : le préfet Philizot. Ce haut fonctionnaire a réussi, voilà quelques années, à apporter à la question extrêmement sensible des LDFT une réponse plutôt intelligente, en distinguant trois catégories : l'une restait dans le patrimoine des régions ; l'autre revenait dans le réseau ferré national, à la charge du réseau structurant ; la dernière se voyait accorder un statut intermédiaire. Cette première démarche était intéressante.

En effet, il n'y a pas de modèle économique satisfaisant pour prendre en charge ces lignes UIC 7 à 9. Leur financement repose pour l'essentiel sur les CPER ; or ceux-ci, à cause de leur faible taux de réalisation, ne sont pas un outil pertinent. Par ailleurs, SNCF Réseau est contraint par sa règle d'or.

En l'absence d'un modèle économique fiable et en attendant le nouveau rapport du préfet Philizot – je regrette profondément que nous ne l'ayons pas encore, et j'espère que l'Assemblée nationale pourra s'en saisir –, à titre conservatoire, il serait prudent de voter ces amendements transpartisans pour que nos préoccupations figurent dans le texte. Puis nous laisserons à nos collègues de l'Assemblée nationale, forts de la dernière expertise du préfet Philizot, le soin de finaliser le travail.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne, pour explication de vote.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Je choisis de m'exprimer dès à présent, car je crains que mon amendement, qui doit être examiné plus tard, ne devienne sans objet.

Je souhaite appeler l'attention de la commission et de M. le ministre sur l'importance d'envoyer un signe aux élus mobilisés pour le maintien des LDFT. Nous savons que ce sont des lignes de vie, au sens propre du terme, qui permettent bien souvent de préserver non seulement une attractivité, mais aussi, tout simplement, une activité.

Nous sommes face à un mur d'investissements. Le rapport final de la conférence Ambition France Transports soulignait, aux pages 9 et 10, le besoin de régénération du réseau structurant et des LDFT. Il n'est donc pas inconvenant que nous mentionnions celles-ci à l'article 1^{er}.

La logique est la même que celle ayant déterminé la position du Gouvernement et de la commission, juste avant la suspension de séance, à propos des pistes cyclables et de la délimitation du domaine routier. J'y insiste, il est important que cet ajout puisse figurer dans cet article.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour explication de vote.

Mme Frédérique Espagnac. Je prends la parole à mon tour pour encourager mes collègues à soutenir la proposition de M. Jacquin, qui est une sécurité pour nous tous.

Monsieur le ministre, je connais votre proximité avec nos territoires et votre cohérence sur ce sujet.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. C'est vrai !

Mme Frédérique Espagnac. Ce signal indispensable est attendu dans chacun de nos territoires, en Nouvelle-Aquitaine comme ailleurs. Aujourd'hui, nous avons besoin d'une garantie, et la proposition de M. Jacquin permettrait de sécuriser la situation.

Je voudrais, à mon tour, saluer le préfet Philizot, avec qui j'ai eu l'honneur de travailler à plusieurs reprises. Je connais son professionnalisme et je ne doute pas qu'il apportera des réponses.

J'y insiste, le vote de ces amendements apportera une sécurité, à charge pour les députés d'ajuster le texte en fonction des propositions du préfet Philizot.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly, pour explication de vote.

Mme Catherine Morin-Desailly. Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces explications. Bien entendu, nous souscrivons à l'idée de donner la priorité à la régénération, au vu de l'état d'un certain nombre de lignes dans notre pays. Cependant, il peut être utile de mentionner les petites lignes ferroviaires pour souligner l'intention du législateur et du Gouvernement de s'emparer de la question.

Il faut écouter les régions. En tant que conseillère régionale, je suis bien placée pour connaître les demandes qui affluent de l'ensemble des territoires. Ces collectivités ont à gérer les mobilités, en tenant compte de la complexité et de la diversité des territoires. À l'heure où l'on parle beaucoup de flambée des prix de l'essence et du gazole, de développement durable et d'incitation à prendre les transports en commun, il faut construire les mobilités de demain, et les petites lignes en font partie, qu'on le veuille ou non.

En attendant de disposer d'autres éléments, et notamment du rapport du préfet Philizot, je suggère, comme notre collègue Jacquin, de poser ce principe dans le cadre de la loi-cadre.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 141 rectifié, 156 et 214.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n° 142 rectifié, 251 rectifié *bis* et 43 n'ont plus d'objet.

Je suis saisie de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 18 rectifié *bis* est présenté par Mme Romagny, MM. Menonville, Dhersin et Bruyen, Mmes Billon et L. Darcos et MM. Houpert, Capus, Chevalier, J.M. Arnaud, J.B. Blanc, Pillefer et Cambier.

L'amendement n° 26 rectifié *bis* est présenté par M. Masset, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Fialaire, Gold, Grosvalet, Guiol, Laouedj, Roux et Cabanel.

L'amendement n° 128 est présenté par Mme Havet.

L'amendement n° 269 rectifié est présenté par Mme Bonnefoy, MM. Gillé, Ros et Omar Oili, Mme Artigalas, M. Bourgi, Mme Briquet, MM. Darras et Tissot, Mme Monier et M. Redon-Sarrazy.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 2

Après le mot :

réseaux

insérer les mots :

, y compris les réseaux routiers structurants départementaux ainsi que ceux des communes et de leurs groupements et les ouvrages d'art qui y sont associés,

La parole est à Mme Anne-Sophie Romagny, pour présenter l'amendement n° 18 rectifié *bis*.

Mme Anne-Sophie Romagny. Cet amendement vise à élargir le périmètre des investissements en incluant les réseaux routiers départementaux et communaux, ainsi que les ouvrages d'art qui y sont associés.

L'objectif est d'assurer une meilleure prise en compte de ces infrastructures dans les priorités d'investissement, malgré les contraintes financières croissantes que nous connaissons.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Masset, pour présenter l'amendement n° 26 rectifié *bis*.

M. Michel Masset. Soyons lucides, notre politique d'investissement ignore encore largement la réalité des mobilités quotidiennes. Nous avons identifié un angle mort en particulier : l'insuffisante prise en compte des réseaux routiers locaux.

Les routes départementales et communales constituent le socle des mobilités du quotidien, notamment dans les territoires ruraux et périurbains. Elles assurent la desserte fine du territoire et la continuité entre les différents modes de transport. En les intégrant explicitement dans le champ des lois de programmation, avec les ouvrages d'art qui y sont associés, nous permettrons de sécuriser leur financement et leur entretien dans la durée.

Il s'agit d'un enjeu non seulement de sécurité face au vieillissement des infrastructures, mais aussi d'équité territoriale. Reconnaître pleinement ces réseaux, c'est adapter notre stratégie d'investissement à la réalité des usages et garantir l'efficacité de l'action publique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nadège Havet, pour présenter l'amendement n° 128.

Mme Nadège Havet. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, pour présenter l'amendement n° 269 rectifié.

M. Hervé Gillé. Défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est défavorable, et ce pour deux raisons.

Première raison : ces amendements sont déjà satisfaits par la rédaction de l'article 1^{er}. En effet, lorsque l'on parle de transport routier, cela comprend toutes les routes, qu'elles soient départementales ou communales. Ces dernières constituent d'ailleurs l'essentiel du réseau.

La seconde raison est simple : nous avons adopté tout à l'heure un amendement de notre collègue Levi visant à prendre en compte ces questions. Dès lors, je veux bien que vous votiez de nouveau sur ce sujet, mais je n'en vois pas bien l'intérêt.

J'ouvre une parenthèse. Comme vous, je siège parfois ici pour voter des textes sur lesquels je n'ai pas forcément travaillé. Je ne suis pas certain que notre rôle de législateur soit d'envoyer un signal à chaque amendement...

À force d'envoyer des signaux, on peut brouiller les messages! (*Mme Anne-Sophie Romagny s'exclame.*) Or le message de l'article 1^{er}, c'est le fléchage des recettes des concessions autoroutières vers la première loi de programmation. Mes chers collègues, vous êtes libres d'ajouter des éléments, mais je ne garantis pas le résultat final.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mesdames, messieurs les sénateurs, à dix-neuf heures trente, vous avez ajouté par amendement la phrase suivante à l'article 1^{er}: « Les infrastructures de transport routier comprennent l'ensemble du réseau routier, qu'il s'agisse du réseau national non concédé, départemental, intercommunal ou communal. » Vous pouvez toujours recommencer, mais vous me permettrez d'émettre un avis légèrement défavorable. (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Nadège Havet, pour explication de vote.

Mme Nadège Havet. Au vu des explications apportées par M. le rapporteur et M. le ministre, je retire l'amendement n° 128.

Mme la présidente. L'amendement n° 128 est retiré.

M. Hervé Gillé. Je retire également l'amendement n° 269 rectifié.

Mme la présidente. L'amendement n° 269 rectifié est retiré.

La parole est à Mme Anne-Sophie Romagny, pour explication de vote.

Mme Anne-Sophie Romagny. Pouvez-vous me confirmer que les ouvrages d'art, notamment les ponts, sont bien visés par le texte?

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les ouvrages d'art routiers et ferroviaires, dont les ponts, sont bien inclus dans le périmètre.

Mme Anne-Sophie Romagny. Alors, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 18 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Michel Masset, pour explication de vote.

M. Michel Masset. Nous retirons également l'amendement n° 26 rectifié *bis*.

Mme la présidente. L'amendement n° 26 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 97 rectifié *ter*, présenté par MM. Lemoyne, Parigi et Folliot, Mme Bellurot, M. Masset, Mme N. Delattre, M. Mohamed Soilihi, Mmes Vérien, Carrère-Gée, Sollogoub, Duranton, Schillingier et Lassarade, MM. J.B. Blanc et Buval, Mme Lermytte, MM. Capus et Chasseing, Mmes V. Boyer, L. Darcos, Pluchet et Bellamy et MM. Wattebled, Delcros, Pernot et Gremillet, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le mot :

réseaux

insérer les mots :

, notamment les lignes de desserte fine du territoire,

La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Cet amendement, cosigné par un certain nombre de collègues issus d'au moins quatre groupes de la majorité sénatoriale, vise à inscrire les LDFT à l'article 1^{er}, lequel définit les objectifs de l'action de l'État dans le domaine des infrastructures.

Pour les LDFT, il y a un besoin impératif d'ajuster les curseurs en matière de financement. Aujourd'hui, les régions font face à un mur d'investissements. Je prends l'exemple de la région Bourgogne-Franche-Comté, que connaît bien le président Longeot : près de 500 millions d'euros doivent être injectés dans ces lignes. Dans les départements de l'Yonne et de la Nièvre, nous sommes particulièrement concernés, avec les liaisons entre Corbigny, Clamecy, Cravant et Avallon. Or, aujourd'hui, l'État ne participe à ces travaux qu'à hauteur de 20 %.

Puisque l'article 1^{er} fixe précisément les objectifs de l'action de l'État en matière d'infrastructures, il nous a semblé utile d'y faire figurer les LDFT.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement, plusieurs amendements relatifs aux LDFT ayant été adoptés voilà quelques minutes.

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis : vous avez déjà adopté cet amendement à vingt et une heures quarante-six! (*Rires.*)

M. Hervé Maurey. Une précision de chef de gare!

Mme la présidente. Monsieur Lemoyne, l'amendement n° 97 rectifié *ter* est-il maintenu?

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Compte tenu du pas important que nous avons fait voilà quelques minutes en adoptant des amendements rédigés dans un esprit similaire, je le retire.

Mme la présidente. L'amendement n° 97 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n° 41, présenté par Mme Varailles, MM. Basquin, Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles portent une attention particulière aux lignes à faible trafic et aux lignes transversales.

La parole est à Mme Marie-Claude Varailles.

Mme Marie-Claude Varailles. Au risque de sortir du cadre évoqué par notre rapporteur – et je m'en excuse auprès de lui –, je vais présenter cet amendement.

Lors de sa dernière audition devant la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable en tant que président directeur général de la SNCF, Jean-Pierre Farandou nous rappelait que, pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il nous fallait augmenter le trafic ferroviaire de 27 % d'ici à 2030 et de 79 % d'ici à 2050.

À défaut d'atteindre 4,5 milliards d'euros par an en 2028 pour entretenir le réseau ferroviaire, nous entrerions dans une spirale négative avec 4 000 kilomètres de lignes abîmées dès 2028 et 10 000 kilomètres en 2032.

L'âge moyen du réseau est de 25 ans, avec des infrastructures aujourd'hui hors d'âge. C'est le cas de 21 % des caténaires, de 39 % des tunnels et de 30 % des appareils de voie. Il en résulte des dysfonctionnements quotidiens, que nous subissons, et une dégradation de la qualité du service. Si cette situation n'est pas prise en considération, nous nous acheminons vers des fermetures de lignes, notamment sur le réseau de dessertes fines du territoire. Ces lignes risquent d'être condamnées, car les régions ne pourront pas, à elles seules, assurer leur maintien.

Par cet amendement, nous demandons à ce que cette loi-cadre permette de garantir la place des lignes à faible trafic, des lignes transversales, celles que l'on appelle les lignes de vie, mais aussi des lignes transversales de desserte territoriale. Il est impératif d'entretenir celles qui existent encore, de les rénover, de fiabiliser le trafic et de relancer les lignes suspendues fermées, mais pas déferées.

Je rappelle qu'avant la Seconde Guerre mondiale le réseau ferré français comptait 60 000 kilomètres de lignes, contre 28 000 kilomètres aujourd'hui. Tout le monde sait que, dans les zones rurales et périurbaines, la voiture individuelle reste l'unique solution de mobilité. Chaque hausse de carburant a un effet immédiat sur le budget des ménages. Cet amendement a pour objet de revenir sur cette logique de détricotage de notre maillage territorial.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

L'article 1^{er} traite bien des infrastructures de transport ferroviaire. Cela inclut certaines lignes fines du territoire, qui intègrent elles-mêmes ce que vous appelez, ma chère collègue, les lignes de vie, les lignes transversales, les lignes à faible trafic – on pourrait trouver d'autres définitions pour chaque type de ligne. Le texte concerne l'ensemble des voies concernées par cette terminologie, et ce qu'elle recouvre.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Cet amendement est satisfait, puisque vous avez adopté une disposition similaire à vingt et une heures quarante-six – ou quarante-sept. (*Sourires.*)

Nous cherchons tous, ce soir, à donner des moyens supplémentaires aux modes de transport dans notre pays, particulièrement aux transports en commun, et notamment au transport ferroviaire.

Bien sûr, priorité sera donnée à la régénération et à la modernisation, ainsi qu'aux projets de Serm et à de nouveaux projets, si c'est possible par la suite. Le Gouvernement a clairement exprimé l'ordre des priorités qu'il fixait. La régénération et la modernisation concernent prioritairement les lignes de desserte fine du territoire, en accord avec les régions.

Vous avez parlé de réouvertures de lignes, madame la sénatrice, mais il s'agit là d'un autre sujet. Avant d'envisager un tel projet, il faut éviter les fermetures ! Malheureusement, vous l'avez rappelé, environ 4 000 kilomètres de voies ferrées sont menacées de fermeture parce qu'elles souffrent déjà de ralentissements. On sait bien que, très souvent, cela annonce leur fermeture quelques années après.

Ayez bien à l'esprit l'ordre des priorités ! Si je suis là devant vous, si je me suis battu pour que ce projet de loi-cadre arrive au Sénat, c'est pour essayer de financer et de sauver toutes ces

lignes. J'ai vraiment besoin que l'article 1^{er} me permette d'être le plus efficace possible, pour pouvoir ensuite vous proposer des projets de loi de programmation.

Aboutir d'abord à une loi-cadre, et ensuite à des lois de programmation, suppose que l'article 1^{er} soit le moins bavard possible afin d'éviter toute difficulté avec le Conseil d'État – c'est dit.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 42, présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles définissent un plancher minimal d'investissement annuel dédié à la régénération du réseau ferroviaire.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Nous partageons tous l'objectif de ne pas fragiliser l'article 1^{er}, qui définit les orientations des futures lois de programmation. Pour autant, l'examen de ce texte est l'occasion de discuter et de débattre de ce que nous voulons pour les transports de demain, des différents enjeux et de la vision, opposée ou convergente selon les cas, que l'on en a.

Cet amendement, qu'il faut considérer comme un amendement d'appel, vise à préciser que ces futures lois de programmation définiront un plancher minimal d'investissements annuels dédié à la régénération du réseau ferroviaire. Il en a beaucoup été question ici.

Selon nous et d'après les professionnels que nous avons contactés, à savoir les syndicats, la régénération des voies nécessiterait 6 milliards d'euros annuels. Nous aimerions en discuter avec vous.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. On l'a déjà souligné, une loi-cadre doit définir des principes généraux, quand les exigences très précises sur le contenu de la programmation relèvent de la loi organique.

Il ne paraît pas non plus pertinent de faire spécifiquement référence à la régénération du réseau ferroviaire, même si c'est sans doute le point le plus important. En effet – certains d'entre nous l'ont évoqué –, la régénération des infrastructures routières, notamment celles du réseau des collectivités territoriales, est également indispensable ; l'adoption de plusieurs amendements en atteste.

Par conséquent, définir dans le présent texte des plafonds ou des planchers pour chaque type d'investissement ou pour chaque mode de transport n'est pas cohérent par rapport à l'objectif de l'article 1^{er}. C'est la raison pour laquelle la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

J'entends votre volonté d'en faire plus. Si, déjà, l'on arrive à établir un contrat de performance à 4,5 milliards d'euros entre l'État et SNCF Réseau, ce sera une très bonne chose. Il faut que l'opérateur soit en mesure de réaliser ces travaux.

D'ailleurs, il a mis au point un calendrier pour consommer une telle somme dans les années à venir. Ce projet de loi-cadre envoie donc un signal fort.

Je me suis rendu il y a une dizaine de jours sur un chantier de nuit, dans les Yvelines, pour vérifier la bonne utilisation des moyens dévolus. Nous souhaitons que priorité soit donnée à la régénération et à la modernisation du réseau. Cela suppose des moyens importants que, j'espère, le projet de loi-cadre, puis le projet de loi de programmation et le contrat de performance spécifique au secteur ferroviaire qui en découlera, permettront d'accorder.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je suis très sensible à l'idée de prévoir un niveau minimum d'investissements pour que le réseau ne se dégrade pas. À cet égard, le contrat de performance constitue un outil de programmation relativement efficace. Le précédent n'était pas suffisant, l'Autorité de régulation des transports estimant même qu'il dégradait le niveau du réseau.

Je suis sensible à l'argument du ministre de ne pas trop alourdir l'article 1^{er}, afin d'éviter toute censure du Conseil d'État. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé à l'article 4 l'amendement n° 179 rectifié, qui vise à préciser que le contrat de performance a vocation à fixer le niveau d'investissement nécessaire à la pérennisation du réseau, c'est-à-dire à sa stabilisation et à sa modernisation.

Nous devons, à la fois, envoyer un signal et tenir compte des contraintes qui pèsent sur l'article 1^{er}.

M. Alexandre Basquin. Je retire l'amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 42 est retiré.

L'amendement n° 215, présenté par MM. Dantec, Fernique et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles prennent en compte la trajectoire de réchauffement de référence d'adaptation au changement climatique.

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Cet amendement fait écho au souhait que le ministre a exprimé à l'instant d'avoir un texte permettant d'élaborer une loi de programmation robuste.

Il faut tout de même souligner la rédaction lacunaire du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, qui évoque le changement climatique sans mentionner aucunement la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (Tracc). Celle-ci est pourtant le fruit d'une décision très forte de l'État, dont Christophe Béchu est à l'initiative et qu'Agnès Pannier-Runacher a soutenue, qui prévoit que tous les opérateurs publics doivent prendre en compte une référence de réchauffement unique de plus de 2,7 degrés Celsius en 2050 et de 4 degrés Celsius à la fin du XXI^e siècle.

Il est donc tout à fait essentiel de faire référence à la Tracc dans un projet de loi-cadre dont l'objet est justement de fixer des orientations, puisque cette trajectoire s'impose à l'ensemble des opérateurs.

L'adoption de cet amendement permettra donc de compléter utilement l'article 1^{er}.

Nous sommes tous d'accord pour que l'adaptation au changement climatique – modification en profondeur du climat, événements extrêmes, pics de chaleur, etc. – figure explicitement parmi les grands enjeux de la prochaine loi de programmation. Il serait tout à fait incompréhensible que la Tracc, mise en place par l'État, n'y soit pas inscrite.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Comme vous le savez, mon cher collègue, la commission a adopté un amendement dont l'objet est très proche, et qui intègre la notion d'adaptation au changement climatique pour les infrastructures.

Par ailleurs, la Tracc étant de niveau réglementaire, cela pose un problème au regard de la hiérarchie des normes. Faire figurer dans la loi des dispositions de nature réglementaire sans avoir eu l'occasion d'en débattre reviendrait à dessaisir le Parlement de ses prérogatives.

En l'occurrence, l'inscription de la Tracc dans le texte s'impose pas et l'amendement adopté en commission me paraît suffisant. Ne me faites pas regretter d'avoir fait adopter en commission des amendements des groupes GEST et SER ! (*Sourires.*)

Il ne s'agit pas d'un pas de côté : nous élaborons le texte qui nous semble le plus pertinent possible au regard des enjeux.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Je suis pour la paix des groupes et des commissaires au sein des commissions. Pour autant, je préfère l'amendement « Fernique » qui a été adopté en commission à celui que vous venez de présenter en séance publique, monsieur Dantec. (*Sourires.*)

Mais ne vous vexez pas : je dis simplement que votre amendement me semble satisfait par celui que votre collègue avait défendu... Évidemment, je n'ai pas assisté aux travaux de la commission mais son amendement, que j'ai étudié, m'a paru pertinent, intéressant et de nature à répondre parfaitement aux conséquences du dérèglement climatique qui se manifestent presque quotidiennement sur les infrastructures ferroviaires. C'est un combat qui nous rassemble.

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

M. Ronan Dantec. Il ne faudrait pas que l'État se contredise.

L'État s'est trop mobilisé pour élaborer une Tracc qui serve de référence et s'impose aux opérateurs pour que l'on décide aujourd'hui d'en rester à la seule adaptation au changement climatique ; certes, c'est important, mais on n'en est plus à une telle déclaration d'intention ! Nous reconnaissons tous qu'il existe un cadre scientifique que l'État lui-même impose à ses opérateurs et dont ce projet de loi-cadre doit tenir compte. En ce sens, nous respectons bien la hiérarchie des normes.

Je suis assez surpris qu'après avoir mis autant d'énergie à changer la trajectoire de référence pour la faire passer de + 2 degrés à + 4 degrés, ce qui constitue quasiment une révolution copernicienne, l'État se prive de l'inscrire dans un autre texte. Pour notre part, nous considérons que l'action de l'État doit être cohérente. Et ce n'est pas parce que des amendements ont déjà été adoptés en ce sens que l'on ne peut pas aller plus loin : un tel argument ne me semble pas contribuer à la lisibilité du débat...

Sans l'adoption de cet amendement, demain, certains opérateurs respecteront la Tracc, alors que le ministère des transports pourra appliquer une autre trajectoire. Ce n'est pas possible ! La Tracc doit s'imposer à tous, et inscrire dans le texte qu'elle doit être prise en compte évitera toute confusion dans la hiérarchie des normes. En plus de gagner en lisibilité, c'est rendre hommage à l'État.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 215.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 40, présenté par MM. Corbisez et Basquin, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 3, troisième phrase

Après le mot :

transport

insérer le mot :

décarboné

La parole est à Mme Marie-Claude Varailles.

Mme Marie-Claude Varailles. Depuis des décennies, nous sous-investissons et détricotons le fret SNCF, sous couvert d'ouverture à la concurrence, de recherche de meilleures performances, etc. Nous payons aujourd'hui le prix de cette politique. Il n'est qu'à voir les difficultés que nous avons à mobiliser suffisamment d'argent pour faire face au mur d'investissements qui nous attend et à la nécessaire résorption de la dette grise.

La France investit en moyenne 51 euros par an et par habitant dans son réseau ferroviaire, contre 115 euros en Allemagne et 477 euros en Suisse. Aussi nous paraît-il prioritaire de faire apparaître dans l'article 1^{er} et dans la future loi de programmation le fléchage des recettes des concessions autoroutières vers le ferroviaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 158, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3, après la troisième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Au moins 50 % de ces recettes sont affectées au report modal vers des modes de transports bas-carbone.

La parole est à M. Pierre-Alain Roiron.

M. Pierre-Alain Roiron. Nous convenons tous que la régénération des voies souffre d'un manque évident de moyens. Certaines régions ont décidé de s'atteler à cette tâche, d'autres moins pour des questions financières ou politiques.

Notre réseau ferroviaire, qui était le premier d'Europe, a tendance à diminuer. Pour inverser ce mouvement, il faut des moyens. Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous avez annoncé que, sur les 2,5 milliards d'euros prévus, au moins 1 milliard d'euros serait destiné à cet enjeu. Nous vous faisons confiance mais, malheureusement, nous savons que les ministres passent. *(M. le ministre sourit.)* Il nous faut donc des garde-fous. C'est pour cela que nous avons déposé cet amendement.

Il est important que les usagers gagnent en pouvoir d'achat dans leurs mobilités du quotidien et que les questions environnementales soient prises en compte. Ce faisant, il s'agit tout simplement de respecter les engagements que la France a pris lors de la COP21.

Prévoir qu'au moins 50 % des recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières soient affectées au report modal vers des modes de transport bas-carbone aurait pu garantir un tout autre niveau de financement. Je reconnais que cela ne va pas de soi, mais le bon sens devrait permettre l'approbation de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur ces deux amendements.

D'une part, l'amendement relatif au fléchage vers l'adaptation aux conséquences du dérèglement climatique, adopté en commission, satisfait en grande partie votre demande.

D'autre part, comme je l'ai indiqué en commission, lors de la discussion générale et en préambule de l'examen de l'article 1^{er}, nous ne souhaitons pas flécher les recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières. Il conviendra de définir ce fléchage lors de l'examen des prochains projets de loi de finances.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

Je précise que le taux de 50 % des recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières est aujourd'hui dépassé par l'Afit France. Par conséquent, l'amendement n° 158 est satisfait au regard des choix qui ont été opérés.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Alain Roiron, pour explication de vote.

M. Pierre-Alain Roiron. Au travers de cet amendement, nous voulions poser la question de l'annualité budgétaire. Monsieur le ministre, nous vous croyons ; c'est la raison pour laquelle je retire cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 158 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 40.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 157, présenté par MM. Gillé et Jacquin, Mmes Bonnefoy et Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3, troisième phrase

Après le mot :

transport

insérer les mots :

, y compris celles gérées par les communes et leurs groupements,

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Cet amendement vise à corriger un angle mort majeur de l'article 1^{er} : l'absence de reconnaissance explicite du rôle des communes et de leurs groupements dans la gestion des infrastructures de transport.

Aujourd'hui, les collectivités territoriales, en particulier les communes et les intercommunalités, assurent la gestion de plus de 65,5 % du réseau routier national. Elles sont en première ligne pour entretenir, moderniser et sécuriser ces infrastructures essentielles à la vie quotidienne des Français, à la mobilité des travailleurs comme au dynamisme économique des territoires. J'ajoute qu'elles participent à l'intermodalité nécessaire en termes de rabattement sur les différents modes de transport.

Pourtant, dans sa rédaction actuelle, l'article 1^{er} ne garantit en rien que les ressources issues des concessions autoroutières bénéficieront à ces acteurs de proximité. Il existe donc un risque réel que les financements destinés aux réseaux locaux soient faibles, voire inexistantes.

Ce déséquilibre est d'autant plus préoccupant que les collectivités locales font face à des contraintes budgétaires accrues, notamment dans le contexte de la loi de finances pour 2026 qui pèse sur les investissements – à cet égard, nous savons que la dette grise est en train de s'accroître.

Sans fléchage explicite, les collectivités pourraient se retrouver dans l'incapacité de maintenir un niveau de service pourtant indispensable. C'est pourquoi cet amendement a pour objet de reconnaître le rôle structurant des collectivités locales dans le système de transport national.

Monsieur le ministre, pouvez-vous clarifier votre position sur ce texte relatif au développement des transports ? J'ai bien compris que le rapporteur insistait sur la priorité accordée aux infrastructures ferroviaires, mais il ne faudrait pas que celle-ci se limite au développement du transport ferroviaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mon cher collègue, je conteste vos propos : je n'ai jamais parlé de priorité donnée au réseau ferroviaire. Le texte mentionne le ferroviaire, le fluvial, le routier et le portuaire.

L'objet de cet amendement est déjà couvert par le volet routier. D'ailleurs, votre demande est satisfaite puisque nous avons précédemment voté – M. le ministre vous donnera l'heure précise dans un instant (*Sourires.*) – un dispositif intégrant l'ensemble des réseaux départementaux, communaux et intercommunaux.

Pour toutes ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable : cet amendement est satisfait par l'amendement voté à dix-neuf heures trente. (*Exclamations amusées.*)

Mme Cathy Apourceau-Poly. Il faut arrêter avec ça !

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, pour explication de vote.

M. Hervé Gillé. Pour ma part, je considère que cela va mieux en le disant de façon explicite.

Nous verrons bien ce qu'il en sera dans la loi de programmation, et si elle traduira véritablement vos intentions. Je retire donc cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 157 est retiré.

L'amendement n° 45, présenté par Mme Gréaume, MM. Basquin et Corbisez, Mme Varaillas et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles définissent également des objectifs d'accessibilité des infrastructures et des services de transport, notamment pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, tels que prévus au chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} du code des transports, ainsi que des objectifs d'égalité d'accès aux services de transport, et déterminent des indicateurs permettant d'en mesurer la réalisation.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Cet amendement vise à réduire un angle mort. En effet, s'il fixe les orientations stratégiques des infrastructures de transport pour les dix prochaines années, et mentionne l'équité territoriale et la répartition des modes, l'article 1^{er} ne contient aucune référence à l'accessibilité universelle. C'est fâcheux pour un pays qui a proclamé une révolution de l'inclusion lors des jeux Paralympiques de 2024 !

L'adoption de cet amendement n'introduira aucune contrainte nouvelle. Il s'agit simplement de garantir que le projet de loi de programmation intègre des objectifs d'accessibilité et des indicateurs permettant d'en suivre la réalisation. Ce serait un juste retour des choses pour les personnes en situation de handicap.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission est évidemment sensible à la question du handicap et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite – à ce titre, j'émettrai un avis favorable sur l'amendement de Mme Gréaume lors de l'examen de l'article 13 relatif au comité des partenaires.

Des obligations applicables aux transports en commun en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite existent déjà. Ainsi, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit diverses obligations – notamment la fourniture d'un schéma directeur d'accessibilité de l'ensemble des services de transports publics –, qui figurent dans le code des transports. Si certains opérateurs ne respectent pas la loi, il faut donc le faire savoir.

Il va de soi que la future loi de programmation sera en cohérence avec ces objectifs.

Pour toutes ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement, dont l'objectif est déjà couvert par la législation actuelle.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Je profite de l'examen de cet amendement, que je considère comme étant d'appel, pour rappeler à mon tour combien la question de l'accessibilité des transports est importante.

Quel est le bilan de l'État en matière d'amélioration de l'accessibilité des infrastructures qui relèvent de sa compétence ?

Sur les 160 gares nationales prioritaires définies dans le schéma national d'adaptation, 114 sont désormais entièrement accessibles, soit un taux de conformité de 71 %. Ainsi, plus de 2 milliards d'euros ont été investis pour réaliser des travaux de mise en accessibilité sur un budget total d'environ 3,2 milliards d'euros pour l'ensemble du schéma national. Il s'agit de rehaussements de quai, d'installations d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques, ainsi que du déploiement de balises sonores et de bandes de guidage au sol.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 45.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 193, présenté par M. Uzenat, Mme S. Robert, M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles peuvent également prévoir, pour certaines régions caractérisées par des contraintes spécifiques d'aménagement du territoire, la mise en place de ressources fiscales additionnelles affectées au financement des infrastructures et des services de transport, notamment une taxe de séjour additionnelle régionale.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. L'objet de cet amendement concerne les régions, en particulier celles qui font face à des contraintes territoriales spécifiques. Il s'agit de leur offrir la faculté de mettre en place des ressources fiscales additionnelles affectées au financement des infrastructures et des services de transport, sur le modèle de la taxe de séjour additionnelle.

Monsieur le ministre, vous le savez, en matière d'infrastructures de transport, les régions sont très largement mises à contribution.

À titre d'exemple, la région Bretagne, qui a financé sur ses fonds propres, aux côtés des collectivités bretonnes, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, et qui est aujourd'hui la seule à déployer un Serm à l'échelle de l'ensemble de son territoire, n'a bénéficié d'aucun dispositif fiscal d'accompagnement spécifique. Certes, elle a bénéficié du versement mobilité régional et rural (VMRR) que nous avons voté ici-même, mais celui-ci ne couvre qu'à peine 10 % du budget transport de la région ; par ailleurs, il suscite de très vives inquiétudes au sein du monde économique, en particulier dans les secteurs métallurgique et agroalimentaire, caractérisés par des marges extrêmement faibles.

La région Bretagne doit faire face à des contraintes spécifiques. En outre, elle dépense plusieurs millions d'euros par an pour que les TGV desservent nos villes moyennes. Il est donc nécessaire de disposer de nouvelles ressources, comme

la taxe de séjour additionnelle régionale, sur le modèle de la surtaxe additionnelle de séjour mise en place depuis 2024 en Île-de-France. C'est un enjeu d'équité et de justice.

D'ailleurs, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que les régions devront déposer leur feuille de route concernant les Serm à la rentrée de 2026. *(M. le ministre acquiesce.)* Vous attendez logiquement d'elles qu'elles consentent les efforts nécessaires. Elles sont prêtes à être au rendez-vous ; encore faut-il qu'on leur en donne les moyens.

Nous comptons sur vous pour soutenir cet amendement de principe structurant, qui reste fidèle à l'esprit de l'article 1^{er}.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Lors de la discussion générale et au cours de l'examen des amendements, j'ai rappelé que les questions de financement, notamment celui des autorités organisatrices de la mobilité, qu'elles soient régionales ou non, seraient abordées dans les projets de loi de programmation et dans les futurs projets de loi de finances. Par conséquent, il ne paraît pas opportun d'y faire mention à ce stade.

Par ailleurs, *via* un amendement adopté en commission, nous avons demandé au Gouvernement de prévoir des sources de financement nouvelles avant la fin de la période des concessions autoroutières, qui est prévue en 2032. Tout cela est donc du ressort des futurs PLF.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

Je m'engage à étudier cette possibilité dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027, à l'aune des nouveaux besoins de financement liés aux Serm, ainsi que je l'ai promis à la sénatrice Anne-Sophie Patru et à la ministre Françoise Gatel qui m'en parle matin, midi et – pour un peu – soir. *(Sourires.)*

Mme Marie-Claire Carrère-Gée. À quelle heure ? *(Nouveaux sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Nous sommes bien là au cœur du sujet.

Monsieur le rapporteur, vous nous parlez de la nécessité de trouver des ressources supplémentaires avant 2032. Mais les projets de Serm doivent être déposés à la rentrée 2026 !

Monsieur le ministre, nous ne savons pas quand le premier projet de loi de programmation sera mis sur la table. Les régions ont besoin de moyens supplémentaires, ou d'avoir à tout le moins, dans les plus brefs délais et de manière assez claire, la perspective qu'elles en disposeront.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de faire figurer à l'article 1^{er} la faculté de mettre en place des ressources fiscales additionnelles. Ne pas le faire reviendrait à demander aux régions de s'engager dans le brouillard le plus complet, alors qu'elles sont à quelques centimètres d'un mur d'investissements. Ce n'est évidemment pas tenable.

Non seulement la loi de programmation interviendra à une date que l'on ignore et les moyens, encore hypothétiques, risquent d'être reportés, mais pendant ce temps l'État fait les poches des collectivités ! Certes, monsieur le ministre, vous n'en portez pas la responsabilité, mais c'est une réalité. Dans

ce contexte, on ne peut pas exiger le renforcement des moyens de transport supplémentaires. C'est pourquoi nous souhaitons que ces moyens puissent être crantés.

J'entends bien qu'il faut attendre le prochain projet de loi de finances. Pour autant, monsieur le ministre, et cela ne vous aura pas échappé, le sujet a été évoqué lors de l'examen du dernier PLF...

Mme Cathy Apourceau-Poly. Oui...

M. Simon Uzenat. ... et, pour le dire poliment, le Gouvernement a eu une position extrêmement nuancée : il a émis un avis de sagesse sur un dispositif complètement revu à la baisse ! À cet égard d'ailleurs, la majorité sénatoriale n'a pas souhaité être au rendez-vous.

Aujourd'hui, vous nous demandez d'attendre en indiquant que des ressources nouvelles pourraient être adoptées. Mais rien n'est sûr et, dans le même temps, vous demandez aux collectivités de s'engager concrètement sur des projets. Il y a là une forme de contradiction.

Nous ne demandons pas que les engagements financiers figurent dans ce texte – nous avons bien compris les règles que vous avez fixées et qu'a rappelées le Conseil d'État –, mais il faut donner un minimum de visibilité aux collectivités.

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

M. Philippe Tabarot, ministre. Monsieur le sénateur, on ne peut pas me reprocher de ne pas tout faire pour essayer, sur ces sujets de mobilité, de donner des moyens supplémentaires aux collectivités, notamment aux régions.

Je rappelle ainsi que, lorsque je siégeais sur les travées de cet hémicycle aux côtés d'un certain nombre d'entre vous, je me suis battu pour le versement mobilité régional (VMR). Je souhaitais, à l'époque, un déplafonnement du versement mobilité pour les intercommunalités en général et la mise en place de ce VMR, puis du versement mobilité régional et rural, le VMRR, qui n'existait pas, pour les zones rurales.

Si certaines régions s'en sont emparées, d'autres, qui pourtant le demandaient, n'ont pas osé le faire. Quoi qu'il en soit, j'avais prévu un certain nombre de moyens pour que cela soit possible.

Mon but ici n'est pas de relancer le débat, et je ne vous promets pas que je serai favorable à toutes les propositions qui traduiraient le souhait d'autres régions d'instaurer des taxes de ce type.

En tout état de cause, cette question a toute sa place dans la discussion du projet de loi de finances : il ne me semble pas opportun d'en débattre ici ni de faire figurer un tel dispositif à l'article 1^{er} du présent projet de loi-cadre – M. le rapporteur l'a très bien dit.

Cela étant, votre demande a été entendue, et nous aurons l'occasion d'en parler le moment venu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne, pour explication de vote.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Nous rouvrons effectivement ici un débat que nous avons eu lors de l'examen du projet de loi de finances.

Pour ma part, je veux appeler l'attention sur le fait que, si en France, le secteur du tourisme ne fonctionne pas trop mal – il n'y a pas une multitude de secteurs économiques dans ce cas –, il faut cependant veiller à ne pas trop charger la

barque. Les acteurs de l'hôtellerie de plein air, par exemple, sont très inquiets de la multiplication des taxes additionnelles à la taxe de séjour.

J'incite donc nos collègues auteurs de l'amendement à engager une forme de dialogue social avec les représentants du monde du tourisme. Cela tombe bien : le président de la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air, M. Nicolas Dayot, est breton !

M. Simon Uzenat. Il ne vous a pas attendu !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Des inquiétudes s'expriment. Il me semble donc utile, avant de graver une telle disposition dans le marbre de la loi, de procéder à une concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je suis étonné des propos que vient de tenir M. Lemoyne. D'habitude, dans le débat sur le financement des transports, la gauche en remet une couche sur la taxation des entreprises *via* le versement mobilité et la droite essaie de les protéger...

M. le ministre m'a enlevé les mots de la bouche en évoquant la bataille que nous avons menée ensemble – nous étions les deux premiers cosignataires de l'amendement. Je puis donc attester que Philippe Tabarot se préoccupait déjà, lorsqu'il était sénateur, du financement des collectivités. Cette position a été difficile à assumer dans son camp.

De fait, le potentiel du VMR à l'échelle nationale est de 750 millions d'euros à taux plein ! Ce n'est pas une bricole...

Je veux soutenir l'amendement de M. Uzenat, contre l'avis de M. Lemoyne. Effectivement, dans certaines régions particulièrement touristiques, l'idée de faire payer non pas les entreprises, mais les touristes qui utilisent les réseaux de transport me semble de nature à dégager des ressources potentiellement très positives pour le secteur des transports.

Laissons les élus libres de régler les questions sensibles que vous avez évoquées, et de trouver un équilibre pour ne pas charger démesurément le secteur du tourisme.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Cette goutte d'eau fera déborder le vase !

M. Olivier Jacquin. Dans la situation où nous nous trouvons, puisque nous n'avons pas trouvé lors de la conférence Ambition France Transports de modèle économique pour les Serm, ce serait une véritable bouffée d'oxygène pour les régions qui disposent d'un potentiel dans ce domaine. Ce faisant, nous leur enverrions un signal positif.

Ce signal pourrait éventuellement être corrigé à l'Assemblée nationale si cela ne convenait finalement pas. Pour ma part, j'estime que cette proposition est constructive et innovante.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 193.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Simon Uzenat. Dommage que Franck Dhersin n'ait pas voté pour, comme lors du PLF...

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 216 est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

L'amendement n° 248 est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Elles définissent le cadre de référence du contrat prévu à l'article L. 2111-10 du code des transports. Ce contrat est mis en cohérence avec les orientations et les trajectoires financières définies par ces lois de programmation et est actualisé, le cas échéant, dans des conditions fixées par décret.

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 216.

M. Jacques Fernique. La démarche que nous engageons avec ce projet de loi-cadre, et que nous espérons mener à bien, sera suivie de deux étapes, qui se dérouleront de façon à peu près parallèle, même si ce n'est pas tout à fait dans la même temporalité.

Ces deux étapes sont – nous l'avons compris – la première loi de programmation et l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau, laquelle est évidemment une nécessité. Cet amendement vise leur cohérence.

D'un côté, le contrat de performance met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure dont l'État définit les orientations. De l'autre, les lois de programmation ont vocation à fixer les priorités d'investissement et les orientations stratégiques de l'État en matière d'infrastructures de transport. Il est donc évident qu'il existe un lien étroit entre les deux et que des mécanismes d'actualisation doivent être prévus.

Il faut une articulation claire entre ces deux instruments de pilotage, et il faut d'ores et déjà que l'on y retrouve les 4,5 milliards d'euros annuels prévus par Ambition France Transports – cela a été dit par M. le ministre lui-même. À défaut, les objectifs et les moyens fixés dans la loi de programmation ne pourraient pas être pleinement pris en compte, ce qui serait dommage.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour présenter l'amendement n° 248.

M. Simon Uzenat. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de ces amendements reviendrait, en réalité, à créer un second cadre juridique pour le contrat de performance.

Comme je l'ai indiqué ce matin en commission, j'émettrais tout à l'heure un avis favorable sur des amendements tendant à renforcer le rôle du contrat de performance en précisant

certaines dispositions de l'article du code des transports visé par l'amendement. Mais pour ce qui concerne le présent amendement, l'avis de la commission est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable.

M. Simon Uzenat. Je retire l'amendement n° 248, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 248 est retiré.

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

M. Olivier Jacquin. Je l'ai indiqué précédemment, nous avons déposé, à l'article 4, un amendement ayant pour objet d'améliorer le contrat de performance. J'ai bien entendu qu'il recevrait, *a priori*, un avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Ayant déposé un amendement visant le même objet à l'article 4 – sur la pérennisation du réseau – et compte tenu des explications qui viennent d'être données, nous retirons notre amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 216 est retiré.

L'amendement n° 14, présenté par M. Chevalier, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les critères de répartition peuvent être définis en tenant compte de la situation des collectivités territoriales sur le territoire desquelles sont situées les concessions autoroutières, notamment au regard des besoins d'investissement afférents aux infrastructures relevant de leur compétence.

La parole est à M. Cédric Chevalier.

M. Cédric Chevalier. Cet amendement vise à préciser que les critères de répartition prennent en compte la situation des collectivités territoriales sur le territoire desquelles sont situées les concessions autoroutières. C'est le point de vigilance que je souhaite apporter.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'article 1^{er} prévoit déjà que des critères d'équité territoriale seront pris en compte dans la future loi de programmation. Ces critères pourront s'appliquer à des départements qui ont des autoroutes sur leur territoire – c'est le cas d'un grand nombre de départements français –, mais aussi à ceux qui n'en ont pas.

Par conséquent, quand on parle d'équité, il s'agit de prendre en compte les besoins de jonction et de coordination avec les réseaux structurants existants, mais aussi de considérer, par solidarité, les départements qui ne disposent pas de ces infrastructures.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

J'en profite pour évoquer un département qui m'est cher, mais qui l'est surtout au président du groupe Les Républicains, Mathieu Darnaud, et à notre collègue Anne Ventalon : l'Ardèche, seul département de France qui n'a ni aéroport, ni autoroute, ni TGV.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. D'autres territoires que l'Ardèche n'ont pas d'autoroutes : je songe notamment à la Bretagne, à la Corse et aux outre-mer. Mais, comme l'a dit M. le rapporteur, ce département n'est même pas équipé en transport ferroviaire, ce qui constitue une grande injustice.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 14, le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 99 rectifié *bis*, présenté par MM. Parigi, Dhersin et Delcros et Mmes Devésa, Saint-Pé et Romagny, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Ces critères prennent notamment en compte les contraintes permanentes liées à l'insularité, à la discontinuité territoriale et à l'exercice, par une même collectivité territoriale, des compétences régionales et départementales en matière d'infrastructures de transport.

La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Le sénateur Parigi (*L'orateur imite l'accent corse. – Sourires.*) espère que le rapporteur Mandelli acceptera cet amendement corse, qui vise à garantir une prise en compte effective des spécificités territoriales dans la définition des critères de programmation des infrastructures de transport.

En l'état, les mécanismes envisagés ne permettent pas toujours d'appréhender de manière adéquate les contraintes propres à certains territoires. Tel est notamment le cas des territoires insulaires, caractérisés par une absence d'interconnexion aux grands réseaux nationaux, et pour lesquels les infrastructures de transport répondent à des impératifs de continuité territoriale et de cohésion.

L'amendement tend ainsi à sécuriser, sur le plan juridique, la prise en compte de ces contraintes structurelles dans les choix d'investissement, afin d'éviter qu'elles ne soient marginalisées dans les exercices de programmation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je souhaite apporter une précision à mon collègue Franck Dhersin : je ne suis pas corse ! (*Sourires.*)

M. Franck Dhersin. Je le sais !

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je suis d'origine italienne. Au reste, je ne suis pas ardéchois non plus. (*Nouveaux sourires.*)

Cet amendement est déjà satisfait, puisque l'article 1^{er} prévoit des critères d'équité territoriale, que je viens d'évoquer – c'est l'élu d'un territoire qui compte l'île la plus éloignée du continent après la Corse, l'île d'Yeu, qui vous le précise. Par conséquent, tous les territoires seront traités avec équité dans la loi de programmation ; il faudra, bien sûr, être vigilant à ce moment-là.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 99 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 39 est présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

L'amendement n° 159 est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

La première loi de programmation est présentée au Parlement au plus tard le 31 décembre 2026.

La parole est à M. Alexandre Basquin, pour présenter l'amendement n° 39.

M. Alexandre Basquin. Nous voulons vous rassurer, monsieur le ministre : nous sommes évidemment favorables au principe d'une loi de programmation. C'est d'ailleurs une demande que nous formulons depuis plusieurs années.

En conséquence, nous adopterons cet article, aussi perfectible soit-il. Soyez assuré de notre soutien : nous ne voudrions pas être un frein à l'adoption du texte ni au débat sur celui-ci.

En revanche, nous déplorons que nous disposions seulement d'engagements, et non d'un calendrier précis. Cet amendement vise à y remédier, en fixant une date limite pour éviter que ne plane un doute – légitime, d'ailleurs – sur notre capacité à nous doter d'une telle loi de programmation.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Fagnen, pour présenter l'amendement n° 159.

M. Sébastien Fagnen. Comme celui de notre collègue Alexandre Basquin, notre amendement vise à soutenir résolument le volontarisme de M. le ministre en faveur des infrastructures de transport de notre pays, en inscrivant dans le projet de loi un horizon calendaire précis et clair pour la présentation au Parlement de la première loi de programmation.

L'urgence écologique a été largement évoquée au fil de la discussion de l'article 1^{er}. Elle nous amène à afficher le même volontarisme que M. le ministre. De fait, il faut prévoir des investissements importants pour permettre aux infrastructures de notre pays d'être à la bonne hauteur au regard de l'urgence climatique.

C'est la raison pour laquelle nous proposons, au travers de cet amendement, d'inscrire le 31 décembre 2026 comme date butoir de la présentation au Parlement du projet de loi de programmation, lequel est sur toutes les lèvres depuis le début de nos débats.

Vous connaissez l'adage, mes chers collègues : « Il n'y a pas d'amour, il n'y a que des preuves d'amour. » C'est donc une preuve d'amour pour la loi de programmation que nous vous proposons d'adopter avec cet amendement ! (*Sourires sur les travées des groupes SER et CRCE-K.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. En prescrivant le calendrier de dépôt du futur projet de loi de programmation, nous empiéterions sur le domaine des lois organiques.

Chers collègues, tout comme vous, je présume, je fais confiance au ministre, compte tenu de la détermination dont il a fait preuve ces derniers mois pour obtenir le dépôt de ce texte sur le bureau de l'une des deux assemblées le plus rapidement possible, après que nous aurons adopté le projet de loi-cadre.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Messieurs les sénateurs, je comprends votre impatience de débattre de la loi de programmation des infrastructures.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. C'est en effet tentant !

M. Philippe Tabarot, ministre. Je me réjouis que cette impatience soit partagée, mais il faut au préalable que la loi-cadre soit adoptée. C'est l'objet de notre débat du jour et de celui qui suivra à l'Assemblée nationale.

Plus vite nous adopterons ce projet de loi, plus son vote indiquera qu'il est plébiscité, plus vite nous obtiendrons son inscription à l'Assemblée nationale. Le meilleur moyen de débattre rapidement de la loi de programmation est de favoriser cette adoption.

Pour le reste, vous savez comme moi qu'une loi ne saurait contraindre le législateur, comme l'a dit M. le rapporteur. Votre proposition ne respectant pas cette règle constitutionnelle, je suis contraint d'émettre un avis défavorable – sachez bien que je le regrette...

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, pour explication de vote.

M. Hervé Gillé. Monsieur le ministre, plus nous aurons de garanties sur la programmation pluriannuelle, plus nous aurons d'arguments pour voter la loi-cadre !

Mmes Cathy Apourceau-Poly et Marie-Claude Varailles. Bien sûr !

M. Hervé Gillé. Je me permets donc de renverser votre argument.

Pour consolider l'intérêt de la loi-cadre, nous devons gagner en visibilité. Au-delà même de la loi pluriannuelle de programmation, nous devons être éclairés sur les arbitrages que vous allez rendre, notamment compte tenu du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. *(Mme Cathy Apourceau-Poly acquiesce.)*

Je vous ai bien écouté lors des questions au Gouvernement, et je n'ai pas manqué de m'interroger. Nous savons bien que, en toile de fond, il est nécessaire d'afficher des priorités.

La première priorité que vous avez évoquée est la régénération, la remise à niveau du réseau. Très bien ! Nous l'entendons parfaitement. Mais pour ce faire, il faudra procéder à des arbitrages importants, notamment sur un certain nombre de grands projets.

Par conséquent, dans notre débat d'aujourd'hui sur la loi-cadre, nous ne saurions ne pas disposer, en regard, d'un calendrier clair sur la programmation pluriannuelle, non plus que d'éléments sur les arbitrages politiques que vous aurez à rendre très prochainement, et sur lesquels nous ne pouvons à ce stade que formuler des hypothèses.

C'est sur ce fondement que je renverse votre argument : il nous semble nécessaire, pour voter la loi-cadre, que nos doutes soient dissipés et qu'une clarification nous soit apportée. *(Mmes Cathy Apourceau-Poly et Marie-Claude Varailles opinent.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. J'entends les arguments de M. le rapporteur et de M. le ministre. Il est certain que la traduction de notre impatience partagée à disposer d'une première loi de programmation avant la séquence de l'élection présidentielle n'est peut-être pas tout à fait adaptée à une loi ordinaire.

Néanmoins, il serait bon que nous exprimions cette impatience politiquement à l'occasion de cette première lecture, même si nous sommes d'accord pour dire que cela dépasse le cadre d'une loi ordinaire et relève d'une loi organique.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Fagnen, pour explication de vote.

M. Sébastien Fagnen. Je veux simplement apporter une précision : la loi relative à l'énergie et au climat, que certains d'entre vous, mes chers collègues, ont dû adopter en 2019, a prévu que le Parlement vote avant le 1^{er} juillet 2023 une loi de programmation sur ces sujets. Nous pourrions discuter de l'intérêt d'une telle borne calendaire au regard du peu de respect dont elle a pu faire l'objet – notre collègue Daniel Gremillet pourrait en témoigner.

Néanmoins, il existe bel et bien un dispositif permettant de graver dans le marbre législatif un horizon calendaire pour l'adoption d'une loi de programmation : la loi énergie-climat prévoit le vote de celle-ci avant le 1^{er} juillet 2023, puis d'une autre tous les cinq ans pour réviser les grands objectifs énergétiques du pays. Vous le voyez, nous sommes même moins disants que le législateur de 2019 !

Nous espérons donc que nos amendements seront adoptés.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Monsieur le ministre, je vous avoue que, pour moi – je ne sais si certains de mes collègues partagent ce sentiment –, la loi-cadre n'est pas une fin en soi.

M. Philippe Tabarot, ministre. En effet !

M. Simon Uzenat. Nos lois, en général, ne sont pas des fins en elles-mêmes. L'enjeu est de savoir comment nous améliorons l'offre de transport pour nos concitoyens. Or nous savons bien que, parmi les principaux opérateurs de transport, figurent les collectivités locales, en particulier le bloc communal, qui vient de fait l'objet d'un renouvellement complet.

Ce soir, on nous demande de voter un texte sans visibilité sur les financements ni sur le véhicule législatif qui les mettra éventuellement – de façon très hypothétique – en place. On nous demande donc, en réalité, de voter en l'état une loi de déclaration. Ce n'est pas ce qu'attendent les élus et nos concitoyens !

Les élus, en particulier ceux du bloc communal, qui vont être très largement mis à contribution et réfléchissent, dans le cadre des intercommunalités, à leurs projets de territoire – cela va les occuper dans les mois à venir –, doivent pouvoir compter sur un État qui soit au rendez-vous. De fait, on leur demande de se préparer à des saignées supplémentaires, alors qu'on leur a déjà fait les poches en 2025 et en 2026 et que cette situation pourrait encore s'aggraver, et que, parallèlement, les citoyens demandent un renforcement de l'offre de transport.

Vous nous dites, ce soir, monsieur le ministre, que vous ne pouvez vous engager à rien. Nous entendons bien la difficulté dans laquelle vous vous trouvez, et nous sommes très clairement prêts à vous aider – il me semble que nous le prouvons depuis le début de nos débats. Toutefois, nous devons pouvoir compter sur vous pour envoyer aux élus et aux citoyens le message que l'État sera au rendez-vous dans un délai raisonnable et qu'il mettra les moyens que requièrent les objectifs ambitieux que nous poursuivons.

Vous nous mettriez en difficulté en nous invitant à soutenir un texte relativement vide. Ce n'est pas ce que nous souhaitons. Encore une fois, nous voulons vous aider.

Si vous ne voulez pas que, d'une manière ou d'une autre, cette date butoir figure dans le texte, tâchez de nous donner des engagements plus substantiels et des perspectives de travail plus concrètes ! Cela nous aiderait pour le vote.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Ces amendements sont intéressants, car ils soulèvent un débat de fond.

Je sais que le pouvoir appartient à M. le ministre et aux services de l'État. L'État demeure le premier partenaire des collectivités territoriales.

M. Loïc Hervé. Pas toujours !

M. Marc Laménie. Cela devrait pourtant être le cas !

On dit parfois que c'est la région qui finance, mais rappelons que, indirectement, c'est l'État qui le fait ! L'État, c'est tout le monde, c'est toutes et tous. (*M. Pierre-Alain Roiron le conteste.*)

Cependant, la nécessité d'engager des travaux de régénération constitue un problème important. Il peut y aller de 3 millions d'euros pour une petite ligne... On pourrait en donner de multiples exemples. Je songe à la ligne qui permet d'aller de Laroche-Migennes à Avallon en passant par Cravant-Bazarnes.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Notre collègue est un fin connaisseur des lignes de Bourgogne !

M. Marc Laménie. Je songe encore à l'autre branche de la ligne – je la connais bien – qui va jusqu'à Clamecy et Corbigny, et au tronçon, malheureusement aujourd'hui fermé, entre Étang-sur-Aroux et Autun, en Saône-et-Loire.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Il va bientôt se présenter dans l'Yonne...

M. Marc Laménie. Nous allons être amenés à découvrir les gares de nos territoires respectifs, cher collègue Franck Dhersin !

Il est vrai que les devis sont coûteux et augmentent au fil des années. Avec 3 millions d'euros, on ne fait rien. Et sur ce point, nous n'avons plus la main. Qui finance ? L'État ? SNCF Réseau ? Les régions, dans certains cas, quand on y trouve des élus pro-ferroviaires motivés... On s'aperçoit qu'il y a un réel dilemme.

Dans le même temps – je parle sous le contrôle de mes collègues du Cantal –, la ligne de Neussargues est prise en charge intégralement, par l'État et SNCF Réseau. À 100 % !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Des privilégiés !

M. Marc Laménie. Les situations sont donc très variables. Le débat sur ce sujet est important.

Mme la présidente. La parole est à M. Franck Dhersin, pour explication de vote.

M. Franck Dhersin. Je veux adresser un petit message à mes amis de gauche. Chers collègues, je ne suis pas loin de penser comme vous, et vous le savez. (*Exclamations amusées sur les travées des groupes SER et CRCE-K.*)

Toutefois, quelle est la définition de la loi-cadre ? Je vais vous la lire : « L'expression "loi-cadre" désigne une technique législative employée pour traiter des questions transsectorielles et faciliter une approche cohérente, coordonnée et globale de ces questions. Elle définit un cadre d'action général, mais elle ne régleme pas en détail les domaines visés. » Voilà tout !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 39 et 159.

(*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas les amendements.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(*L'article 1^{er} est adopté.*) – (*Applaudissements sur les travées des groupes RDPI, RDSE et UC.*)

Après l'article 1^{er}

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n^o 20 rectifié *bis* est présenté par Mme Romagny, MM. Menonville et Bruyen, Mme Billon, MM. Houpert, J.M. Arnaud, J.B. Blanc et Pillefer, Mmes Jacquemet et de La Provôté et M. Cambier.

L'amendement n^o 25 rectifié *bis* est présenté par M. Gold, Mme M. Carrère et MM. Fialaire, Grosvalet, Guiol, Laouedj, Masset, Roux et Cabanel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1^o Aux articles L. 421-30, L. 421-41 et L. 421-49, chaque occurrence du mot : « régionale » est remplacée par le mot : « départementale » ;

2^o À l'intitulé du paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV, le mot : « régionale » est remplacé par le mot : « départementale » ;

3^o À l'intitulé du sous-paragraphe 1 du paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV, le mot : « régional » est remplacé par le mot : « départemental » ;

4^o L'article L. 421-42 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « régional » est remplacé par le mot : « départemental » ;

b) Au second alinéa, le mot : « régional » est remplacé par le mot : « départemental », les mots : « la région » sont remplacés par les mots : « le département » et les mots : « de laquelle » sont remplacés par le mot : « duquel » ;

5^o L'article 421-43 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « de la région suivante » sont remplacés par les mots : « du département suivant » ;

b) Aux deuxième et dernier alinéas, le mot : « celle » est remplacé par le mot : « celui » ;

6° À l'article L. 421-44, les mots : « de la région » sont remplacés par les mots : « du département » ;

7° Aux articles L. 421-45, L. 421-46, L. 421-47, L. 421-49 et L. 421-54-1, le mot : « régional » est remplacé par le mot : « départemental » ;

8° Au premier alinéa de l'article L. 421-54-1, les mots : « en région » sont remplacés par les mots : « dans un département ».

II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'article L. 3332-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« ...° La taxe fixe sur l'immatriculation des véhicules prévue au 1° de l'article L. 421-30 du code des impositions sur les biens et services, à hauteur de 7 € par certificat délivré dans le département sur le territoire duquel la délivrance du certificat d'immatriculation est réputée intervenir en application des dispositions des articles L. 421-43 et 421-44 du même code ;

« ...° La taxe départementale sur l'immatriculation des véhicules à moteur mentionnée au 2° de l'article L. 421-30 du code des impositions sur les biens et services, perçue au titre des certificats d'immatriculation dont la délivrance est réputée intervenir sur le territoire du département, en application des dispositions des articles L. 421-43 et 421-44 du même code. » ;

2° Les 2° et 3° de l'article L. 4331-2 sont abrogés.

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

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

La parole est à Mme Anne-Sophie Romagny, pour présenter l'amendement n° 20 rectifié *bis*.

Mme Anne-Sophie Romagny. Cet amendement vise à revoir le financement des routes pour qu'il soit plus clair et plus pragmatique. Il s'agirait d'appliquer le principe selon lequel « la route paye la route ».

Les routes représentent 80 % des déplacements. Ce sont des infrastructures essentielles, notamment pour les territoires ruraux. Les recettes fiscales qui y sont liées sont estimées à 40 milliards d'euros. Or cette somme, en majorité, ne revient pas à la route.

Puisque le réseau est entretenu principalement par les départements, nous proposons, par cet amendement, de leur reverser une partie de ces recettes fiscales, en l'occurrence une partie de la taxe sur les immatriculations, qui génère aujourd'hui 2 milliards d'euros de recettes pour les régions, lesquelles ne s'occupent pas de la voirie.

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 25 rectifié *bis*.

M. Henri Cabanel. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Pour les raisons que j'ai développées lors de la discussion générale et précédemment en commission, toutes les questions relatives au mode et au modèle de financement, y compris de la route, seront traitées dans la loi de programmation.

J'émettrai donc un avis défavorable sur tous les amendements qui portent sur le fléchage de recettes fiscales ou sur l'instauration de nouvelles recettes fiscales.

En l'occurrence, le présent amendement vise plutôt le transfert d'un produit fiscal des régions vers les départements. De telles décisions nécessitent un minimum de concertation avec les collectivités concernées. Elles ne peuvent être prises que dans le cadre de la loi de programmation ou du projet de loi de finances, avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Sophie Romagny, pour explication de vote.

Mme Anne-Sophie Romagny. L'argument de M. le rapporteur tombe bien, puisque c'est un amendement que j'avais déjà déposé dans le cadre du PLF... Je vais donc le maintenir !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 20 rectifié *bis* et 25 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 46 est présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

L'amendement n° 160 est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinez, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 217 est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains est organisée avant le 31 décembre 2026, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement de ces services. Y sont notamment représentés l'État, les conseils régionaux, les conseils départementaux, les conseils métropolitains, les associations nationales de

collectivités territoriales et de leurs groupements, SNCF Réseau, la Société des grands projets, les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France ainsi que les associations nationales d'usagers des transports.

La parole est à Mme Marie-Claude Varailas, pour présenter l'amendement n° 46.

Mme Marie-Claude Varailas. Cet amendement tend à traduire la proposition de Régions de France d'organiser, avant le 31 décembre 2026, une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains.

Comme nous soutenons le principe des Serm, nous soutenons aussi celui d'une conférence de financement. En effet, des projets aussi structurants ne sauraient être de simples labels : ils ont besoin d'être accompagnés par des moyens concrets.

La volonté était de ne pas laisser les collectivités territoriales et les AOM seules face au déploiement des Serm. Force est toutefois de constater que les financements peinent à être à la hauteur des ambitions affichées.

Il convient de concrétiser, dans le présent projet de loi-cadre, ce que la loi avait prévu, c'est-à-dire le financement des Serm. Telle est la demande de Régions de France, en lien avec SNCF Réseau, les opérateurs et la Société des grands projets.

Dans la région francilienne, la mise en place du Grand Paris Express a représenté un investissement de 40 milliards d'euros dans la perspective du doublement du nombre de kilomètres de métro. Cet investissement colossal, adossé à un modèle de financement très robuste, a fait l'objet d'un soutien résolu dans le cadre de l'examen de différents projets de loi de finances. Le réseau a bénéficié à la fois de ressources affectées et d'emprunts de long terme : ce financement a contribué à faire aboutir ce qui reste le plus grand projet dans le domaine des transports de ces dernières décennies.

Ce qui a été rendu possible au milieu des années 2000 et 2010 pour l'Île-de-France l'est pour le reste du pays. Mais encore faut-il une volonté politique partagée...

Cet amendement vise à rappeler à l'État ses engagements en la matière, en remettant, au cœur de ce projet de loi-cadre, la question du financement des Serm.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Alain Roiron, pour présenter l'amendement n° 160.

M. Pierre-Alain Roiron. Cet amendement identique au précédent vise à prévoir l'organisation d'une conférence nationale de financement des Serm.

Chacun, ici, est favorable au développement de ces services express régionaux métropolitains. Quelque seize projets ont déjà été déposés, me semble-t-il, dont deux ont été retenus par le ministère dans ma région. Cependant, un problème demeure : celui du financement.

S'il est intéressant d'afficher un logo et une volonté, il faut aussi prévoir des financements. Or nous savons bien que les régions, mais aussi certaines métropoles, sont aujourd'hui à la peine.

Il est important que nous nous mettions d'accord sur ce point. Si nous voulons vraiment développer les mobilités du quotidien et encourager les déplacements des habitants des

territoires ruraux vers les villes, mais aussi vers les zones touristiques – M. le ministre en a parlé tout à l'heure –, il convient d'organiser cette conférence avant la fin de l'année.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 217.

M. Jacques Fernique. La première loi de programmation des investissements dans les infrastructures de transport sera déterminante pour concrétiser la trentaine de projets de Serm.

Pour bien préparer cette loi de programmation, nous devrions consacrer à la question des financements une seconde conférence Ambition France Transports, une sorte de deuxième acte. Ce sera l'occasion d'identifier à la fois des ressources nouvelles et les recettes qui doivent être accrues, afin que la loi de programmation intègre tous les outils dont pourraient se saisir les régions et territoires promoteurs des Serm. Les spécificités de chaque projet devront être prises en compte, en fonction des besoins d'investissement et des charges d'exploitation qui résulteront de l'intensification de ces services.

Le principe de l'organisation d'une conférence de financement des Serm tirait son origine d'un amendement de Philippe Tabarot, alors sénateur, à la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains. Nous devons aller au bout de cette idée pour que la première loi de programmation soit réellement adaptée aux besoins.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les auteurs de ces amendements identiques l'ont rappelé : la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains prévoit notamment l'organisation d'une conférence de financement de ces services – à la suite de l'adoption, ici même, au Sénat, d'un amendement du rapporteur du texte de l'époque, Philippe Tabarot, désormais ministre.

À la suite de la promulgation de la loi, notre ancien collègue, devenu ministre donc, a organisé cette conférence de financement, qui s'est transformée en conférence « Ambition France Transports » et dont les travaux ont été répartis en quatre ateliers.

Le premier, que je copilotais avec Jean Coldefy – que je salue, car il doit suivre nos débats –, traitait spécifiquement de la question des financements. Dans ce cadre, nous avons imaginé plusieurs pistes : certaines reposaient sur des ressources nouvelles, d'autres concernaient des ressources existantes que nous proposons de modifier ou d'adapter pour répondre aux besoins.

Les conclusions de cet atelier consacré au financement des Serm ne figurent pas dans ce texte, puisqu'il s'agit ici d'un projet de loi-cadre. Elles trouveront davantage leur place dans le futur projet de loi de programmation ainsi que dans les projets de loi de finances des années à venir.

Je précise par ailleurs, mes chers collègues, puisque vous avez évoqué la trentaine de projets de Serm qui ont été labellisés ou sont en phase de préfiguration, notamment ceux dans lesquels la Société des grands projets (SGP) s'est engagée, ainsi que les attentes des différents acteurs à cet égard, que tous ont participé à la conférence Ambition France Transports. Ils savent donc tous comment les choses se dérouleront.

J'indique également que la SGP n'est pas impliquée dans tous les projets de Serm et qu'il ne peut y avoir de solution nationale applicable à l'ensemble des projets. Chaque territoire doit travailler sur les modalités de financement et les ressources éventuelles propres à chaque projet – dont certaines peuvent certes être nationales –, avant que l'ensemble ne soit coordonné. Certains d'entre vous ont évoqué les taxes additionnelles à la taxe de séjour, d'autres des recettes reposant sur le foncier : il existe plusieurs pistes, plusieurs solutions, qui feront l'objet du projet de loi de programmation et des projets de loi de finances à venir.

Aussi, bien que je comprenne votre demande, mes chers collègues, il me semble que les acteurs ont toutes les clés en main, du ministère jusqu'au Parlement en passant par les collectivités locales, pour définir les modalités de financement adaptées.

La commission émet un avis défavorable sur ces trois amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Cette proposition est une excellente idée, mais elle a déjà été utilisée par d'autres ! (*Sourires.*)

En toute honnêteté, il ne me paraît pas indispensable de repartir pour une saison 2 de la conférence de financement. Nous en avons organisé une magnifique édition, qui nous a permis d'élaborer ce projet de loi-cadre et qui permettra d'aboutir, demain, je l'espère, à la future loi de programmation.

Il me semble donc inutile d'organiser une nouvelle conférence. Si vous souhaitez organiser des réunions ou des colloques sur le sujet, libre à vous de le faire : j'y participerai volontiers et prononcerai à cette occasion, si vous le souhaitez, un discours à l'ouverture, au déjeuner ou même à la clôture...

Désormais, la priorité est d'avancer. Ce projet de loi, que nous voterons dans les prochains jours, je l'espère, nous en offre l'occasion. D'autres décisions, par ailleurs, nous ont mis sur la voie, car, sur les Serm, nous ne partons pas d'une feuille blanche.

Une trentaine de projets sont en cours de labellisation. Des financements ont été identifiés pour la préfiguration de ces services – c'était un enjeu important. Et, dans vos régions respectives, mesdames, messieurs les sénateurs, les contrats de plan État-région prévoient déjà 900 millions d'euros fléchés par l'État vers les Serm. Avec l'apport des collectivités, le budget consacré à ces services atteint 2,7 milliards d'euros. Nous ne partons donc pas de rien !

Certes, les projets sont ambitieux, mais c'est tant mieux ! Cela veut dire que nos territoires foisonnent d'idées pour répondre aux demandes de nos concitoyens en matière de mobilité.

Mettons déjà en œuvre ce qui existe et adoptons ce projet de loi puis le projet de loi de programmation, plutôt que d'organiser une nouvelle conférence. Il est certes toujours plaisant de se retrouver entre nous, mais nous devons désormais avancer concrètement – et c'est ce que nous sommes en train de faire.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Monsieur le ministre, vous étiez encore sénateur à l'époque où nous avons défendu le principe de l'organisation de cette conférence de financement. L'objectif, alors, était que cet événement permette d'établir une boîte à outils opérationnelle associée à des recettes concrètes, en particulier pour les collectivités ! Or, pour l'instant, nous en sommes très loin.

Vous avancez des chiffres bien éloignés des investissements annoncés pour les premiers Serm, qui atteignaient 15 milliards à 20 milliards d'euros. La proportion réellement couverte, si elle n'est pas nulle, reste donc aujourd'hui très marginale.

Les collectivités, notamment les régions, sont invitées à s'engager alors qu'elles n'ont aucune garantie quant à la participation de l'État face à la montée en puissance des Serm.

Cela étant, je suis plutôt d'accord avec vous : l'organisation d'une nouvelle conférence n'est peut-être pas nécessaire. Ce qu'il faut, ce sont des résultats. Je me suis réjoui d'entendre M. le rapporteur souligner qu'un Serm ne ressemblera pas à un autre : en effet, nous défendons l'idée d'un bouquet de solutions de financement pour les collectivités. Mais si le Parlement ne leur offre pas la possibilité d'en disposer, celles-ci ne pourront pas l'activer.

La création du versement mobilité régional et rural (VMRR) a représenté un premier pas, mais ce dispositif montre ses limites. Nous souhaiterions que la nouvelle taxe additionnelle à la taxe de séjour, qui profite aujourd'hui à la région Île-de-France, puisse bénéficier demain aux autres régions : il n'y a pas de raison que la région francilienne soit la seule à y avoir droit.

Il est peu compréhensible que la majorité sénatoriale refuse d'avancer. Monsieur le ministre, je vous le redis : des engagements tangibles doivent être pris. Des recettes concrètes, en euros sonnants et trébuchants, doivent être allouées aux collectivités locales !

Vous n'en êtes pas directement responsable, car le problème existait bien avant que vous ne deveniez ministre, monsieur Tabarot, mais la parole de l'État, je suis désolé de le dire, ne vaut pas grand-chose. Or il est demandé aux collectivités de s'engager sur plusieurs années et sur des montants très significatifs. Et ce sont elles qui s'exposent au mécontentement des citoyens si la promesse n'est pas tenue, alors que c'est l'État qui est principalement en cause !

Aussi, monsieur le ministre, nous espérons qu'au fil de la discussion vous prendrez des engagements plus significatifs.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 46, 160 et 217.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 47, présenté par MM. Corbisez et Basquin, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur le financement des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 du code des transports. Ce rapport

doit permettre d'évaluer d'une part les besoins de financement des projets existants et d'autre part les moyens financiers susceptibles d'être engagés par l'État et les collectivités territoriales sur l'investissement dans ces infrastructures nouvelles. Le rapport porte également sur les pistes de financement de l'exploitation de ces services express régionaux métropolitains.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Deux ans et demi après l'adoption de la proposition de loi ayant créé les Serm, la question du financement de ces services reste pleine et entière.

Ces projets sont effectivement prioritaires pour désaturer les transports métropolitains, assurer un meilleur maillage territorial et rendre service aux populations des territoires concernés.

À mesure que les projets se développent, les besoins de financement sont de plus en plus clairement identifiés. Or la visibilité n'est pas au rendez-vous en la matière, ce qui fragilise leur réalisation à terme dans les territoires. C'est pourquoi nous en exigeons une évaluation précise.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Sauf cas particulier, il est de coutume au Sénat de ne pas accéder aux demandes de rapport.

Du reste, je vous renvoie aux arguments que j'ai développés sur les amendements précédents. Je vous recommande également la lecture de l'excellent rapport du premier atelier de la conférence Ambition France Transports, qui propose un large éventail de possibilités de financement pour les projets de Serm.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. J'émet un avis défavorable sur cet amendement, pour les mêmes raisons.

J'en profite pour répondre à M. Uzenat sur les Serm. Je l'ai dit, nous ne partons pas d'une page blanche. Actuellement, près de 3 milliards d'euros sont déjà engagés. S'y ajouteront 2,5 milliards d'euros de recettes des concessions autoroutières fléchés vers les infrastructures de transports en commun. Enfin, chaque année, SNCF Réseau investit 3,2 milliards d'euros pour moderniser et régénérer le réseau de transport – les Serm participent de cette modernisation des lignes ferroviaires et offrent un service supplémentaire.

Monsieur le sénateur, ce n'est pas votre proposition de taxe additionnelle ou d'autres idées de génie dans ce genre, comme celle de taxer encore plus les entreprises par exemple, qui régleront le problème du financement des transports – et encore moins la gratuité des transports, que vous proposez en permanence d'instaurer, car, là encore, l'usager doit y prendre sa part, même s'il faut que celle-ci soit raisonnable...

M. Alexandre Basquin. C'est un autre débat !

M. Philippe Tabarot, ministre. Ce n'est pas l'usager qui financera la régénération et la modernisation des lignes. C'est un effort collectif des entreprises, des usagers, de l'État et des collectivités qui permettra de financer les transports en commun dans notre pays.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 48, présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Un an après la promulgation de la loi, le Gouvernement publie un rapport de diagnostic de l'état des lignes de desserte fine du territoire afin d'étudier les conditions de mise en place d'un plan national de sauvegarde et de régénération des lignes de desserte fine.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Depuis 2010, plus de 1 200 kilomètres de voies ferrées ont été fermées, principalement des lignes de desserte fine du territoire, sans évaluation sérieuse des solutions alternatives.

Ces fermetures de milliers de kilomètres de lignes de desserte sont la conséquence d'un tri qui repose sur des critères purement économiques. Ce choix laisse de côté des enjeux pourtant centraux en matière d'aménagement du territoire.

Pour rappel, 90 % des fermetures de ces lignes se font dans la ruralité. Cela traduit à la fois une injustice sociale et une aberration écologique.

Nous demandons donc la sauvegarde des lignes essentielles à la cohésion territoriale et la réouverture des lignes fermées depuis moins de dix ans – en priorité celles que les régions et les usagers identifient comme stratégiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Dans la mesure où nous attendons le rapport du préfet Philizot sur les lignes ferroviaires de desserte fine des territoires, nous serons défavorables à cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 48.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 49, présenté par Mme Varailles, MM. Basquin, Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur l'évolution de l'offre des trains d'équilibre du territoire. Ce rapport s'attache notamment à identifier les freins au développement de l'offre de trains de nuit.

La parole est à Mme Marie-Claude Varailles.

Mme Marie-Claude Varailles. Il s'agit d'une demande de rapport visant à mettre au cœur de nos débats les trains d'équilibre du territoire, à savoir les Intercités.

Ces trains sont sous l'autorité de l'État, qui agit comme autorité organisatrice de la mobilité. Comme leur nom l'indique, ils sont indispensables à la desserte du territoire sur les lignes non rentables. Ce réseau est constitué de sept lignes de jour et de huit lignes de nuit.

Les lignes de nuit, relancées depuis quelques années, peinent encore à atteindre leur plein développement. Des obstacles majeurs subsistent en matière d'infrastructures et de matériels roulants.

Il est regrettable que ce texte n'aborde pas cette question centrale. Les Françaises et les Français sont très attachés aux trains de nuit, qui offrent une solution de transport adaptée. D'ailleurs, leur taux d'occupation, notamment celui de la ligne Paris-Berlin, qui vient d'être relancée, sont élevés.

Monsieur le ministre, nous défendons le ferroviaire, tant les trains de jour que les trains de nuit. Aussi, nous demandons que le Gouvernement fasse du développement des trains d'équilibre du territoire une priorité de son action. Notre souci est que ce texte embrasse l'ensemble des enjeux et des lignes ferroviaires : c'est ainsi que nous élaborons une loi-cadre qui ne laisse aucun sujet de côté.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant d'une demande de rapport, mon avis est défavorable. J'ajoute, ma chère collègue, que nous disposons d'assez d'éléments sur le sujet pour répondre à votre préoccupation.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Madame la sénatrice, je connais bien les lignes d'équilibre du territoire et je pourrai vous parler longuement des trains de nuit. À ce propos d'ailleurs, je vous ferai remarquer que c'est une majorité que vous souteniez à l'époque qui a fermé ces lignes et que c'est le Premier ministre Jean Castex qui les a rouvertes...

M. Jean-Baptiste Lemoyne. C'est exact !

M. Philippe Tabarot, ministre. Sans lui, il y a longtemps que ces trains de nuit ne circuleraient plus.

Pour rappel, nous avons commandé pour 1 milliard d'euros de nouveaux matériels. Ceux-ci seront livrés dans les années à venir, à temps, je l'espère, pour garantir le succès des jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver des Alpes françaises 2030, mais aussi au profit d'autres territoires. Stéphane Sautarel, que j'aperçois sur les travées de cet hémicycle, s'est ainsi battu pour qu'un train circule chaque nuit entre Paris et Aurillac.

Le Gouvernement n'est donc pas dans l'incantation : nous agissons concrètement !

L'État s'intéresse également aux autres lignes d'équilibre du territoire : nous n'avons pas attendu un rapport pour agir. Pour ne citer qu'un exemple, les deux lignes en France qui attirent le plus d'investissements de la part de SNCF Réseau, Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, sont deux lignes d'équilibre du territoire.

En outre, des investissements colossaux ont été lancés pour renouveler les matériels. Malheureusement, il y a eu des retards de livraison, comme cela peut arriver. Dans quelques mois, les lignes seront rénovées et modernisées grâce à ces nouveaux matériels.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 49.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 53 rectifié, présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varillas et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement élabore un rapport préfigurant un potentiel plan national de développement des services ferroviaires de nuit, incluant la remise en service ou la création de liaisons nocturnes et l'identification des besoins de financement. Ce rapport fait l'objet d'une présentation devant le Parlement.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. S'agissant d'une demande de rapport, je sais que l'avis sera défavorable, mais le sujet me paraît important, puisqu'il s'agit de demander un rapport préfigurant un potentiel plan national de développement des services ferroviaires de nuit.

Monsieur le ministre, je vous ai entendu. Cependant, il me semble que nous devrions tracer une véritable trajectoire de relance dans ce domaine. Ce rapport nous permettrait d'évaluer la faisabilité de la remise en service ou de la création de liaisons nocturnes et d'identifier les besoins de financement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je vous renvoie à l'argumentaire que je viens de développer, mon cher collègue.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 53 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 50, présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varillas et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2024, toutes les opérations de déclassement, de déferrement et de cession foncière d'emprises de voies ferrées du réseau ferré national fermées à la circulation, mais non déclassées sont suspendues, pour une durée de dix ans.

Un décret en Conseil d'État définit les conditions dans lesquelles il peut être dérogé au premier alinéa pour autoriser des opérations nécessaires à la réalisation de projets de transports ferroviaires.

Ce moratoire ne s'applique pas à la cession des emprises foncières destinées à la construction d'infrastructures en lien avec l'activité ferroviaire nécessitées par le développement de l'offre.

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Par cet amendement, nous demandons un moratoire de dix ans sur toutes les opérations de déclassement et de déferrement qui empêchent la réouverture des lignes fermées.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mon cher collègue, vous évoquez les voies fermées à la circulation, mais non déclassées. Or, sur ces voies, il existe d'ores et déjà un grand nombre de projets menés par des collectivités locales. Sans déclassement, elles ne pourront pas les mettre en œuvre.

Pour trouver un équilibre, il faut déclasser ces voies afin de les réaffecter à d'autres usages, notamment de loisirs, comme des pistes cyclables, auxquelles certains d'entre vous sont attachés.

Pour ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX ROUTIERS

Avant l'article 2

Mme la présidente. L'amendement n° 161, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Avant l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur l'opportunité de créer un établissement public industriel et commercial national dont la mission serait de gérer et moderniser l'ensemble du réseau routier national, dont les autoroutes une fois les contrats échus, plutôt que de créer de nouvelles concessions pour les autoroutes et laisser le réseau national non concédé sans solution pérenne de financement.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. L'auteur de cet amendement, Olivier Jacquin, est engagé depuis de nombreuses années sur la question des infrastructures routières, sur laquelle il a notamment travaillé dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020. Il nous alertait alors notamment sur la dégradation du réseau routier national non concédé.

Vous connaissez sa position : notre collègue considère que le système actuel n'est pas viable. En février 2022, il a déposé une proposition de résolution visant à créer un établissement public industriel et commercial (Épic) « Routes de France », doté de trois missions principales.

Cet Épic serait chargé d'améliorer le réseau non concédé, qui manque cruellement de moyens, de moderniser l'ensemble du réseau pour entamer sa transition sociale et écologique et, enfin, de décentraliser la route, en lien avec les collectivités.

L'établissement serait financé par le produit d'une écotaxe poids lourds dans les régions qui l'auraient décidé, dans la mesure où ces collectivités ont dorénavant la possibilité d'instaurer un tel dispositif d'écocontribution, à la suite de l'assouplissement de la loi Climat et Résilience.

Routes de France aurait la capacité de lever des fonds, dès sa création, en gageant sa solvabilité sur les recettes futures des péages maintenus sur les autoroutes actuellement concédées.

Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, vous connaissez les convictions de notre collègue. Cette proposition assure à la fois la nécessaire maîtrise publique du service public routier national, de manière à éviter les dérives constatées sur les concessions actuelles, et le maintien de flux financiers adaptés. Vous le savez, nous sommes à la recherche de plus de 3 milliards d'euros par an pour financer la régénération et la modernisation de nos réseaux ferrés, routiers et fluviaux, ainsi que la décarbonation des flottes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous sommes défavorables à cet amendement.

D'une part, nous avons déjà traité cette question en commission. D'autre part, le débat sur l'avenir du modèle concessif autoroutier a déjà été tranché à l'occasion de la conférence Ambition France Transports. L'article 1^{er} en tire d'ailleurs les conséquences, en fléchissant les recettes des futures concessions autoroutières, même si le cahier des charges reste, bien entendu, à définir.

Les conclusions de la conférence Ambition France Transports ont validé le modèle concessif autoroutier et prévoient les critères d'affectation des recettes. Cette disposition a fait l'objet d'un atelier spécifique, qui était d'ailleurs copiloté par l'un de nos collègues.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. En complément de l'excellente présentation assurée par mon collègue Simon Uzenat, je précise que cette idée m'est venue à la suite des travaux de la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, dont Vincent Delahaye était le rapporteur.

L'analyse du contexte général et de la situation des concessions autoroutières m'a convaincu qu'un modèle public était envisageable. C'est ce que mon collègue vient d'expliquer.

Les autoroutes sont plutôt bien gérées en France. Deux d'entre elles – celles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus – relèvent d'une gestion publique : ces sociétés concessionnaires fonctionnent très bien, en lien avec les collectivités territoriales.

Monsieur le rapporteur, permettez-moi de vous contredire sur deux points. D'une part, il me semble que nous n'avons pas véritablement abordé ce sujet en commission. D'autre part, vous avez évoqué le groupe de travail présidé par Hervé

Maurey lors de la conférence Ambition France Transports : si l'hypothèse d'une gestion publique a été esquissée, c'est le ministre qui a rendu son arbitrage sur la poursuite d'un nouveau modèle concessif autoroutier à l'issue de la conférence. Aucun débat n'a véritablement été organisé au Parlement sur cette question, et c'est pourquoi il me semblait intéressant de vous présenter ce dispositif.

La solution que je défends garantirait des ressources bien plus élevées que les 2,5 milliards d'euros de recettes que rapporterait le nouveau modèle concessif promu par M. le ministre. Mon dispositif mériterait donc d'être étudié et approfondi au travers du rapport que nous demandons.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Monsieur Jacquin, je n'ai pas dit que nous avons débattu du modèle concessif autoroutier en commission. J'évoquais les conclusions de la conférence Ambition France Transports qui ont abouti au dispositif proposé à l'article 1^{er} du présent projet de loi-cadre.

Cela dit, reconnaissez-le : nous avons bien débattu de votre amendement et du modèle alternatif que vous proposez au moment de l'examen de ce texte en commission.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 161.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 2

- ① Le II de l'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi rédigé :
- ② « II. – Par dérogation au cinquième alinéa du I de l'article L. 342-11 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées entre la publication de la loi n° ... du ... cadre relative au développement des transports et le 31 décembre 2030 pour des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public implantées sur les installations annexes des routes non concédées appartenant au réseau transeuropéen ou au réseau routier national, la prise en charge prévue au 3° de l'article L. 341-2 du code de l'énergie pour la part des coûts de raccordement qui ne sont pas constitutifs de coûts de renforcement est portée jusqu'à un maximum de 75 %.
- ③ « Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'énergie et de la voirie nationale, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, fixe le niveau de la prise en charge, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, de son raccordement, notamment de son coût, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. »

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, sur l'article.

M. Hervé Gillé. Alors que nous entamons l'examen des dispositions relatives aux réseaux routiers, permettez-moi de faire un petit pas de côté pour parler non pas d'infrastructures, mais de voitures et, plus précisément, de la crise des carburants que subissent les Français et les entreprises depuis plusieurs semaines.

Des millions de nos concitoyens, contraints d'utiliser leur véhicule thermique, paient en grande partie le prix des crises internationales, en particulier de celle qui a cours. Ils voient ainsi s'effondrer leur pouvoir d'achat et se réduire leur reste à vivre à chaque augmentation des prix à la pompe.

Ce problème, qui n'est pourtant pas une fatalité, pourrait trouver sa solution dans le recours aux véhicules électriques, si leur accès était facilité. Mais aujourd'hui, ces véhicules sont encore trop chers, notamment pour les populations les plus durement touchées.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, étayer le plan d'électrification annoncé il y a quelques jours par le Premier ministre ? Quelle est la stratégie industrielle du Gouvernement pour orienter les chaînes de production vers des véhicules abordables, alors que les industriels produisent essentiellement des SUV très lourds et puissants ?

Si le Président de la République a opportunément repris à son compte la proposition de *leasing* social, dont l'invention, qui date de la dernière élection présidentielle, est à mettre au crédit des socialistes, la déclinaison qu'en ont faite les gouvernements successifs suscite davantage de frustration que de contentement chez nos concitoyens. Le nombre de voitures disponibles reste trop faible alors que la demande ne cesse d'augmenter chaque année, preuve que le changement de motorisation est souhaité.

Pourrions-nous tirer le bilan des campagnes de *leasing* social passées et réfléchir à la manière de rectifier le tir d'ici au prochain projet de loi de finances ? La question de la mobilité sociale est théoriquement déjà inscrite dans de nombreux textes. Comment lui donner du sens, notamment par rapport à ces problématiques ?

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Mérillou, sur l'article.

M. Serge Mérillou. Je souhaite profiter de l'occasion pour aborder un sujet trop rarement évoqué, qui constitue un angle mort des politiques routières, le risque lié aux falaises.

J'avais déposé un amendement à l'article 2, repris par mon groupe, mais l'article 45 de la Constitution est passé par là ! Il n'y aura donc pas de débat sur les falaises...

Dans mon département, la Dordogne, plus de 300 kilomètres de routes sont surplombés par des falaises. Compte tenu de l'accélération du changement climatique, nous observons de plus en plus souvent des chutes de rochers. Récemment, un bloc de quelque 600 tonnes est tombé sur une route départementale sur laquelle circulent des cars scolaires. C'est donc une véritable problématique.

Mon département a pris les devants en expérimentant, en association avec l'État, un comité de pilotage dédié aux falaises. J'aurais souhaité pour ma part étendre cette démarche à d'autres territoires.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a démontré son expertise sur les ouvrages d'art au travers de son programme national Ponts. Mon amendement visait à s'inspirer de cette démarche pour créer un « carnet de santé » des falaises. Il s'agirait d'un outil adapté à ce risque, de plus en plus fréquent, qui fait craindre des accidents graves dans les années à venir.

Mon département n'est pas le seul concerné : beaucoup d'autres le sont probablement !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, sur l'article.

M. Didier Mandelli, rapporteur. Mes chers collègues, la commission n'a pas réellement pu examiner les cinq amendements en discussion commune que nous nous apprêtons à examiner.

En effet, l'amendement n° 275 du Gouvernement n'a été déposé que dans le courant de la journée, alors que les quatre autres amendements n° 28 rectifié *ter*, 70 rectifié, 118 rectifié et 259 rectifié *ter*, identiques entre eux, n'avaient pas été étudiés par notre commission pour des questions de recevabilité financière qui ne se posent plus, dès lors que le Gouvernement s'engage désormais à assumer la prise en charge financière du dispositif proposé.

J'invite par ailleurs nos collègues auteurs de ces quatre amendements identiques à les rectifier pour les rendre identiques à celui du Gouvernement, qui est très légèrement différent, s'ils veulent les voir adoptés.

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 275, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Au 3° de l'article L. 341-2, la référence : « L. 342-21 » est remplacée par la référence : « L. 342-21-1 » ;

2° L'article L. 342-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires », le mot : « doit » est remplacé par le mot : « doivent », les mots : « à son réseau » sont remplacés par les mots : « aux réseaux publics d'électricité » et les mots : « il peut » sont remplacés par les mots : « ils peuvent » ;

– après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;

– est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité prennent en charge la part du coût de ces ouvrages qui n'est pas couverte par les quotes-parts prévues aux articles L. 342-18 et L. 342-21-1. » ;

b) Le second alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires » ;

– sont ajoutés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;

3° Après l'article L. 342-21, il est inséré un article L. 342-21-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 342-21-1. – Une quote-part des coûts de l'ensemble d'ouvrages mentionné à l'article L. 342-2 peut être mise à la charge du demandeur du raccordement au réseau public de distribution d'une installation de consommation ou, le cas échéant, d'un ouvrage du réseau de distribution, dans la mesure où il bénéficiera de la capacité de raccordement offerte par cet ensemble d'ouvrages.

« Cette quote-part est déterminée par la Commission de régulation de l'énergie, sur la partie des ouvrages des réseaux publics d'électricité permettant de desservir au moins l'installation du demandeur du raccordement et une autre installation. Elle est proportionnelle à la

puissance de raccordement de l'installation du demandeur par rapport à la capacité totale offerte par l'ensemble d'ouvrages.

« Cette quote-part n'est exigible qu'au titre des demandes de raccordement formulées pendant un délai, qui ne peut excéder dix ans à compter de la mise en service des ouvrages, fixé par la Commission de régulation de l'énergie. À l'expiration de ce délai, le gestionnaire de réseau de distribution supporte le coût des ouvrages correspondant à la capacité demeurant inutilisée.

« Un décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, détermine les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Tabarot, ministre. Monsieur le rapporteur, je me dois de vous présenter mes excuses : lorsque j'étais sénateur, je n'appréciais pas non plus que le Gouvernement dépose des amendements au dernier moment...

En l'occurrence, le dispositif de l'amendement n° 275 reprend l'essentiel des éléments figurant aux amendements n° 28 rectifié *ter*, 70 rectifié, 118 rectifié et 259 rectifié *ter*, qui émanent respectivement des sénateurs Piednoir, Basquin, Rochette et Gremillet.

À ce jour, il n'est pas possible d'anticiper les demandes de raccordement au réseau public de distribution d'électricité lors de la création d'un poste source. Dès lors, le premier demandeur doit payer l'intégralité des coûts afférents au raccordement, ce qui retarde le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE).

Avec cet amendement, nous proposons de mutualiser les coûts de création d'un poste source entre les différents demandeurs à venir et, donc, de réduire les coûts de raccordement pour les premiers demandeurs, afin de lever l'une des difficultés du déploiement des IRVE.

Mme la présidente. Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 28 rectifié *ter* est présenté par M. Piednoir, Mmes Belrhiti et Canayer, MM. Menonville, Khalifé, Panunzi et Brisson, Mme Lassarade, MM. C. Vial et Bruyen, Mme Saint-Pé, MM. Houpert et Lefèvre, Mme Dumont, MM. P. Martin et Genet, Mme Bellamy, M. Belin et Mmes Di Folco et Herzog.

L'amendement n° 70 rectifié est présenté par MM. Basquin et Corbisez, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

L'amendement n° 118 rectifié est présenté par M. Rochette.

L'amendement n° 259 rectifié *ter* est présenté par MM. Gremillet et D. Laurent, Mme Berthet, MM. Saury et Somon, Mme Bellurot, MM. Sol, Mouiller et Rojouan, Mme M. Mercier, MM. Séné et Sido, Mme de Cidrac et M. Rapin.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° L'article L. 342-2 du code de l'énergie est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– Les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires », le mot : « doit » est remplacé par le mot : « doivent », les mots : « à son réseau » sont remplacés par les mots : « aux réseaux publics d'électricité » et les mots : « il peut » par les mots : « ils peuvent » ;

– Après le mot : « transport », sont insérés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;

– Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les tarifs d'utilisation des réseaux publics d'électricité prennent en charge la part du coût de ces ouvrages qui n'est pas couverte par les quotes-parts prévues aux articles L. 342-18 et L. 342-21-1. » ;

b) Le second alinéa est ainsi modifié :

– Les mots : « le gestionnaire » sont remplacés par les mots : « les gestionnaires » ;

– Sont ajoutés les mots : « ou de distribution d'électricité » ;

2° Après l'article L. 342-21, il est inséré un article L. 342-21-... ainsi rédigé :

« Art. L. 342-21-... – Une quote-part des coûts de l'ensemble d'ouvrages mentionné à l'article L. 342-2 peut être mise à la charge du demandeur du raccordement au réseau public de distribution d'une installation de consommation ou, le cas échéant, d'un ouvrage du réseau de distribution, dans la mesure où il bénéficiera de la capacité de raccordement offerte par cet ensemble d'ouvrages.

« Cette quote-part est déterminée par la Commission de régulation de l'énergie, sur la partie des ouvrages du réseau public de distribution d'électricité permettant de desservir au moins l'installation du demandeur du raccordement et une autre installation. Elle est proportionnelle à la puissance de raccordement de l'installation du demandeur par rapport à la capacité totale offerte par l'ensemble d'ouvrages.

« Cette quote-part n'est exigible qu'au titre des demandes de raccordement formulées pendant un délai, qui ne peut excéder dix ans à compter de la mise en service des ouvrages, fixé par la Commission de régulation de l'énergie. À l'expiration de ce délai, le gestionnaire de réseau de distribution supporte le coût des ouvrages correspondant à la capacité demeurant inutilisée.

« Un décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, détermine les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour présenter l'amendement n° 28 rectifié *ter*.

M. Stéphane Piednoir. Comme le ministre vient de l'expliquer, il s'agit d'étendre aux installations de consommation la mutualisation des coûts de raccordement au réseau public d'électricité prévus par la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite loi Aper, en particulier lors de la création ou de l'adaptation d'un poste source.

Une telle mesure permettrait de faciliter le raccordement au réseau électrique et d'anticiper l'augmentation des besoins, notamment pour favoriser la création et le développement

d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, qui font pleinement partie du plan d'électrification du Gouvernement.

En l'absence de mécanismes de mutualisation, le premier demandeur dont le raccordement déclenche la création ou l'adaptation d'un poste source paie à lui seul l'intégralité du coût des travaux. Pour la collectivité, cela conduit assez souvent à sous-optimiser les coûts, à ne pas coordonner, voire à reporter certains investissements. En définitive, c'est un système perdant-perdant.

Par cet amendement, nous proposons donc d'aligner le régime du réseau de distribution sur celui du réseau de transport, pour préserver la cohérence de la politique énergétique nationale que vous encouragez, monsieur le ministre.

Je suivrai la suggestion du rapporteur en rectifiant mon amendement pour le rendre identique à celui du Gouvernement, dans l'espoir qu'il soit adopté.

Mme la présidente. La parole est à M. Alexandre Basquin, pour présenter l'amendement n° 70 rectifié.

M. Alexandre Basquin. Madame la présidente, je souhaite également rectifier mon amendement pour le rendre identique à celui du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour présenter l'amendement n° 118 rectifié.

M. Pierre Jean Rochette. Je souhaite en faire de même, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n° 259 rectifié *ter*.

M. Daniel Gremillet. Je me réjouis que le Gouvernement ait déposé son amendement n° 275, dans la mesure où cette initiative devrait conduire à l'adoption du dispositif que je soutiens.

Revenir sur le principe de tout faire payer par le premier demandeur pourrait d'ailleurs inspirer des réflexions dans d'autres domaines. En l'espèce, je considère que c'est une mesure judicieuse compte tenu de l'importance du sujet.

Madame la présidente, je souhaite également modifier mon amendement pour le rendre identique à celui du Gouvernement.

Mme la présidente. Il s'agit donc des amendements identiques n° 28 rectifié *quater*, 70 rectifié *bis*, 118 rectifié *bis* et 259 rectifié *quater*, dont le libellé est identique à celui de l'amendement n° 275.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission émet un avis favorable sur ces cinq amendements identiques.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 275, 28 rectifié *quater*, 70 rectifié *bis*, 118 rectifié *bis* et 259 rectifié *quater*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Après l'article 2

Mme la présidente. L'amendement n° 107 rectifié *bis*, présenté par M. Rochette, Mmes Bessin-Guérin et Bourcier, MM. Brault, Capus, Chasseing et Chevalier,

Mme L. Darcos, M. Grand, Mme Lermytte, M. Buis, Mmes de Cidrac et N. Delattre et M. Khalifé, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 2° de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière est complété par deux phrases ainsi rédigés : « Cette stratégie prévoit notamment la publication à échéance régulière d'appel d'offres pour l'équipement en infrastructures de recharge électrique des aires de repos non pourvues. L'appel d'offres est renouvelé au plus tard tous les huit ans en cas de carence ; ».

La parole est à M. Pierre Jean Rochette.

M. Pierre Jean Rochette. Je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 107 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 33 rectifié *bis*, présenté par Mme Antoine, M. J.M. Arnaud, Mme Billon, M. Chevalier, Mmes L. Darcos et N. Delattre, MM. Henno, Houpert, Khalifé et Menonville et Mme Romagny, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 322-8 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 4° est complété par les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » ;

2° Au 5°, les mots : « , notamment en évaluant l'incidence sur le réseau des projets qui lui sont soumis en matière d'insertion des énergies renouvelables, de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, d'aménagement urbain et de planification énergétique » sont supprimés.

La parole est à Mme Jocelyne Antoine.

Mme Jocelyne Antoine. Cet amendement a pour objet le processus de raccordement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Actuellement, les études d'impact réalisées en amont des raccordements ne peuvent pas être facturées aux porteurs de projets. Dès lors, leur coût est supporté par l'ensemble des usagers, ce qui encourage les demandes opportunistes, qui restent souvent sans suite. De tels projets fantômes risquent d'engorger les plannings des gestionnaires de réseaux, au détriment des projets réellement matures.

Avec cet amendement, nous proposons de clarifier le cadre juridique applicable à ces études, en les rattachant au processus de raccordement, afin qu'elles soient facturées aux demandeurs.

Notre objectif est de responsabiliser les acteurs, de fluidifier les procédures et d'accélérer le traitement des projets concrets, pour soutenir efficacement le déploiement des bornes de recharge sur tout le territoire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de cet amendement devrait permettre de responsabiliser davantage les acteurs qui formulent des demandes de raccordement au réseau électrique, et ainsi de limiter le nombre de demandes qui ne sont pas menées jusqu'à leur terme. Avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. J'en suis désolé, madame la sénatrice Antoine, mais le Gouvernement vous demandera de retirer votre amendement ; à défaut, il y sera défavorable. (*Murmures désapprobateurs sur les travées du groupe UC.*)

Contrairement à ce que vous affirmez, la mesure que vous proposez risque de freiner le déploiement des bornes de recharge. Alors que le nombre de demandes de raccordement au réseau électrique explose, vous demandez à ce que certaines soient facturées. Or, si nous renchérissons les coûts de raccordement, nous risquons de décourager l'électrification des mobilités.

Dans le cadre du plan d'électrification que nous déployons, nous nous attaquerons néanmoins au problème que vous soulevez de deux manières : en définissant clairement les zones prioritaires d'électrification ; et en nettoyant les files d'attente, après une étude au cas par cas, ce qui permettra de donner la priorité aux projets les plus utiles.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 33 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 2.

L'amendement n° 229 rectifié *ter*, présenté par Mme Espagnac, M. Bourgi, Mme Canalès, MM. Uzenat, Michau, Ros, Jeansannetas, Chantrel, Redon-Sarrazy, Temal et M. Weber, Mme Conway-Mouret, M. Cozic et Mmes Artigalas, Briquet et Monier, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 353-5 du code de l'énergie est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ce schéma privilégie les infrastructures de recharges électriques rapides prioritairement dans les territoires comprenant des zones de montagne définies à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne. »

La parole est à Mme Frédérique Espagnac.

Mme Frédérique Espagnac. Dans nos territoires de montagne, la transition vers les mobilités électriques se heurte encore à une réalité simple : l'absence d'infrastructures suffisantes.

La volonté est là, mais les moyens manquent et les contraintes juridiques freinent leur déploiement. Alors que la décarbonation des transports est une priorité nationale, nos zones de montagne restent en retrait, notamment en matière d'équipement en bornes de recharge rapide.

Une telle situation n'est pas acceptable, car elle crée une rupture d'égalité entre nos concitoyens. Or vivre en montagne ne doit pas signifier renoncer à l'accès aux mobilités propres. Elle fragilise également l'attractivité de ces territoires, dont l'économie repose largement sur le tourisme et les déplacements.

L'enjeu est donc clair : nous devons garantir un maillage cohérent et complet des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire, y compris là où leur rentabilité immédiate n'est pas assurée. C'est à cette condition que nous pourrions réellement convaincre les opérateurs à investir dans ces territoires et réussir partout une transition écologique efficace.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Les schémas directeurs de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont élaborés par les collectivités territoriales, notamment par les autorités organisatrices de la mobilité. Je ne peux que leur faire confiance pour savoir à quels territoires donner la priorité pour l'installation de ce type d'équipements.

Par ailleurs, si les territoires de montagne sont évidemment importants, ils ne sont pas les seuls où le maillage en bornes de recharge doit être renforcé : je pense notamment aux zones rurales, mais aussi aux territoires insulaires. À chaque AOM et à chaque collectivité territoriale de définir ses priorités : chacune a la main sur les schémas directeurs.

Je ne développerai pas davantage, car le ministre apportera certainement des précisions sur le nombre de bornes installées ou en cours de déploiement. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 229 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 10 rectifié *bis*, présenté par M. Dhersin, Mme de Cidrac, M. J. M. Arnaud, Mmes Gacquerre et Lermytte et M. L. Vogel, est ainsi libellé :

Après l'article 2

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Dans les procédures de mise en concurrence relatives à l'attribution ou au renouvellement de titres d'occupation du domaine public en vue de l'exploitation d'infrastructures de services, en particulier lorsqu'elles concernent des infrastructures de transport à fort trafic ou structurantes pour la mobilité nationale, notamment lorsque ces infrastructures accueillent des services essentiels à la transition énergétique ou à la continuité des déplacements longue distance, les autorités compétentes veillent à organiser ces procédures de manière à garantir une concurrence effective entre opérateurs.

À ce titre, elles privilégient, lorsque cela est pertinent, un allotissement des différentes activités ou prestations, afin de favoriser l'accès au marché et la diversité des opérateurs.

II. – Lorsque l'allotissement n'est pas retenu, la décision est spécialement motivée au regard de considérations objectives, notamment techniques, économiques ou d'exploitation, et proportionnées à l'objectif de concurrence.

III. – Ces éléments de motivation peuvent être transmis, à sa demande, à une autorité de régulation compétente, qui peut formuler des recommandations et, le cas échéant, rendre publiques ses observations.

IV. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Cet amendement vise à renforcer l'effectivité de la concurrence dans les procédures de mise en concurrence relatives à l'attribution ou au renouvellement de titres d'occupation du domaine public en vue de l'exploitation d'infrastructures de transport structurantes.

Dans certains cas, le recours à des appels d'offres trop globaux peut limiter l'accès au marché de certains opérateurs spécialisés et réduire l'intensité concurrentielle.

Nous proposons donc une règle simple : celle qui consiste à privilégier, lorsque cela est pertinent, l'allotissement des différentes activités et prestations. Nous demandons également que l'éventuelle décision de ne pas recourir à un allotissement soit explicitement motivée sur des bases objectives.

Il s'agit non pas d'imposer un schéma uniforme, mais d'aller vers davantage de transparence pour garantir une concurrence effective et une meilleure efficacité économique.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. À l'inverse des marchés publics, la loi ne soumet pas les procédures de mise en concurrence à des obligations d'allotissement pour ce qui est de l'attribution de titres d'occupation du domaine public.

Il ne semble donc pas opportun de créer une exception pour l'attribution des titres d'occupation du domaine public en vue de la construction d'infrastructures de transport. En effet, une telle exception pourrait se justifier dans de nombreux autres domaines, ce qui reviendrait, à terme, à modifier la règle.

En outre, le champ des infrastructures concernées n'est pas précisé dans le dispositif de l'amendement : la mention « infrastructures de transport à fort trafic ou structurantes pour la mobilité nationale » manque de clarté et de précision.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 10 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 3

- ① I. – Le III de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par les mots : « ou des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ».
- ② II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :
- ③ 1° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 F » sont remplacés par les mots : « , L. 166 F et L. 166-0 FA » ;
- ④ 2° Le 10° du VII de la section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un article L. 166-0 FA ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 166-0 FA.* – Afin de permettre la mise en œuvre de la procédure prévue à l'article 529-6 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au 8° de l'article L. 130-4 du code de la route peuvent obtenir communication par l'administration fiscale, à partir des

renseignements relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des personnes physiques concernées, de l'adresse de leur domicile et, à partir de la raison sociale et du numéro d'identification des personnes morales concernées, de l'adresse de leur siège social.

- ⑥ « Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. »
- ⑦ III. – Après le 2° de l'article L. 3333-32 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ⑧ « 3° Le fait de se prévaloir à tort de l'une des exonérations mentionnées aux articles L. 421-207 à L. 421-217-2 du code des impositions sur les biens et services. »
- ⑨ IV. – À compter du 1^{er} janvier 2029, au premier alinéa de l'article L. 166-0 FA du livre des procédures fiscales, les mots : « à l'article 529-6 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 4223-38 à L. 4223-43 ».

Mme la présidente. L'amendement n° 284, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Remplacer la référence :

L. 421-217-2

Par la référence :

L. 421-217-1

La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement vise à mettre à jour une référence obsolète.

La loi de finances initiale pour 2026 a abrogé, au 21 février 2026, l'article L. 421-217-2 du code des impositions sur les biens et services. Il convient dès lors d'en tirer les conséquences et de modifier les références figurant à l'alinéa 8 du présent article 3.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je suis favorable à cet amendement.

Si vous me le permettez, madame la présidente, je vais profiter de l'occasion pour répondre à M. Gillé, qui, lors de son intervention à l'article 2, me demandait comment le Gouvernement entendait protéger les Français des variations du prix des carburants et, dans cette perspective, s'il envisageait d'encourager les aides à l'achat de véhicules électriques.

Monsieur le sénateur, sachez que nous allons renforcer le dispositif du *leasing* social, qui a montré son efficacité, puisque 100 000 ménages modestes en ont déjà bénéficié en accédant à un véhicule électrique à des prix abordables, pour des mensualités maximales de 140 euros par mois. Nous aiderons à ce titre au financement de 50 000 véhicules électriques supplémentaires, et ce pour les Français les plus modestes, c'est-à-dire ceux qui appartiennent aux déciles 1 à 5 du barème de l'impôt sur le revenu.

Le Premier ministre et moi-même avons annoncé un nouveau dispositif visant en particulier les classes moyennes, autrement dit les déciles 6 à 8 qui ne sont pas éligibles au *leasing* social. Le Gouvernement va mettre en place un bonus pour les gros rouleurs : l'achat de 50 000 véhicules supplémentaires sera facilité pour ceux

qui roulent plus de 12 000 kilomètres par an et dépendent fortement de leur véhicule pour leur travail – aides à domicile, soignants, artisans ou agents publics. Nous renforçons donc l'incitation à s'équiper en véhicule électrique.

Un autre bonus à l'achat est prévu pour les camionnettes et les poids lourds utilisés en majorité par les professionnels de la route et les artisans commerçants : à partir de juin prochain, les aides seront revalorisées jusqu'à 10 000 euros pour l'achat d'un véhicule utilitaire léger (VUL) produit en France ou en Europe, et jusqu'à 100 000 euros pour l'achat d'un poids lourd, à condition là encore qu'il soit produit en France ou en Europe.

Tels sont les différents dispositifs que le Premier ministre et moi-même mettons en place. Ils deviendront opérationnels dans les jours et les semaines à venir.

Notons, enfin, que le Sénat vient d'adopter des amendements qui nous aideront à accélérer le déploiement des bornes de recharge.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 284.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 22 rectifié, présenté par Mmes Muller-Bronn et Drexler, MM. Klinger et Séné, Mme Joseph, MM. Houpert, Bruyen et Panunzi, Mme Sollogoub, M. Naturel, Mme Aeschlimann, M. Rapin et Mme Di Folco, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 421-201, les mots : « , pour chaque section de tarification, » sont supprimés ;

2° À la première phrase du 2° de l'article L. 421-202, le mot : « devient » est remplacé par le mot : « est » ;

3° L'article L. 421-242 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « devient » est remplacé par le mot : « est » ;

b) Au 2° , le mot : « déterminé » est remplacé par le mot : « déterminée » ;

4° Après l'article L. 421-250, il est inséré un article L. 421-250-... ainsi rédigé :

« *Art. 421-250-...* – Par dérogation à l'article L. 161-5, pour chaque période déterminée par l'autorité compétente, le montant total de la taxe constatée est arrondi au centième d'euro le plus proche, la fraction d'euro égale à 0,5 centime étant comptabilisée pour un centime. »

La parole est à Mme Catherine Di Folco.

Mme Catherine Di Folco. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je comprends l'esprit de cet amendement : l'objectif est de ne pas pénaliser les transporteurs effectuant des trajets de courte distance. Il est ainsi proposé de modifier les modalités de calcul des arrondis pour l'écotaxe poids lourds, afin de privilégier un arrondi au centième d'euro le plus proche.

La commission n'a pas été en mesure d'examiner en détail les implications d'une telle mesure. Aussi, je sollicite l'avis du Gouvernement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Une telle disposition relève du projet de loi de finances. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Catherine Di Folco. Je le retire, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 22 rectifié est retiré.

L'amendement n° 143 rectifié, présenté par Mmes Morin-Desailly, Romagny et Jacquemet, M. Chauvet, Mme Billon, M. Dhersin, Mme de La Provôté et M. Duffourg, est ainsi libellé :

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

... – Le dernier alinéa des articles L. 421-155, L. 421-214, L. 421-215, L. 421-216, L. 421-217, L. 421-217-1 du code des impositions sur les biens et services est supprimé.

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

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Cet amendement de notre collègue Catherine Morin-Desailly a pour objet de supprimer les dispositions légales subordonnant automatiquement le bénéfice d'exonérations de la taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier, visées aux articles L. 421-212 à L. 421-217-1 du code des impositions sur les biens et services, au respect des règlements européens encadrant les aides *de minimis*.

Une telle subordination, inutile, fait tout d'abord peser une lourde charge administrative sur les collectivités territoriales. En outre, les opérateurs économiques pourraient être privés du bénéfice de ces aides complémentaires du fait du dépassement de leur plafond.

Le dispositif engendre des difficultés pratiques importantes pour les collectivités territoriales. L'octroi d'une aide *de minimis* implique en effet une charge administrative non négligeable : le calcul de l'équivalent-subvention brut (ESB) est une tâche presque impossible pour les collectivités, puisque ces dernières ne disposent pas des données suffisantes pour déterminer précisément le montant de l'avantage octroyé aux entreprises.

Enfin, la subordination du bénéfice des exonérations en question au respect de l'encadrement des aides *de minimis* a pour conséquence de limiter les aides susceptibles d'être octroyées aux entreprises sur ce même fondement, en raison du risque de dépassement des plafonds, sachant que le montant maximal des aides *de minimis* pouvant être versées aux agriculteurs est limité à 50 000 euros sur trois ans.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La conformité d'une mesure d'exonération des taxes prévues par la directive dite « Eurovignette » ne préjuge en rien de sa qualification au regard du règlement européen sur les aides *de minimis* : une exonération conforme à cette directive peut ainsi constituer une aide d'État.

La suppression de cette mention dans la loi laisserait penser que les exonérations de l'écotaxe poids lourds ne serait plus soumises à l'encadrement des aides *de minimis*, ce qui, de fait, exposerait les acteurs à un risque juridique élevé.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Le risque juridique est en effet important. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 143 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Après l'article 3

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 197 rectifié est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinez, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 241 rectifié est présenté par MM. Fernique, Dantec et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 2° de l'article L. 421-193 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° À la fin du troisième alinéa du a, les mots : « en application du b » sont remplacés par les mots : « ayant institué la taxe mentionnée au premier alinéa du présent article » ;

2° Le b est abrogé ;

3° Le c est ainsi modifié :

a) Les mots : « , en application du b, » sont supprimés ;

b) Sont ajoutés les mots : « , ayant institué la taxe mentionnée au premier alinéa du présent article ».

II. – À la fin du premier alinéa de l'article L. 4332-7 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et répondant aux critères mentionnés au b du 2° de l'article L. 421-193 du même code » sont supprimés.

La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 197 rectifié.

M. Olivier Jacquin. Les Alsaciens se sont battus pendant plus de quinze ans pour instaurer une écotaxe poids lourds en Alsace, alors qu'ils subissaient un report du trafic lié à la mise en place de la *LKW-Maut* en Allemagne.

Nous avons accompagné ce mouvement inspiré par le bon sens, en autorisant, dans la loi Climat et Résilience, la mise en place d'écocontributions régionales visant les poids lourds dans les seules régions subissant des reports de trafic depuis des voies soumises à une autre taxe, c'est-à-dire dans les régions frontalières.

Pour l'heure, la région Grand Est a décidé de mettre en place une écotaxe sur deux grands axes, la route nationale 4 et l'A31. Elle est en cours de déploiement, avec un modèle économique *a priori* très favorable pour la région.

Par cet amendement, nous souhaitons permettre à toutes les régions volontaires, et uniquement à celles-ci, d'instaurer des écocontributions similaires portant sur le trafic des poids lourds. Elles y trouveraient une ressource pérenne, à l'abri des aléas budgétaires, leur permettant de financer l'entretien du réseau routier national non concédé.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 241 rectifié.

M. Jacques Fernique. Cher Olivier Jacquin, il s'agit certainement d'une erreur de votre part, mais les Alsaciens demandent l'instauration d'une telle écotaxe non pas depuis quinze ans, mais depuis vingt et un ans ! En 2005, j'étais membre du conseil régional d'Alsace ; aux côtés d'Adrien Zeller, nous avons voté une motion en faveur d'une telle écocontribution poids lourds en réponse à la *LKW-Maut* qui venait d'être mise en place en Allemagne.

Les surplus d'investissement dont nos réseaux de transport ont actuellement besoin légitiment la réouverture du débat sur l'éventuelle généralisation des écocontributions régionales. M. Pointereau l'a rappelé, depuis l'abandon de l'écotaxe poids lourds par Mme la ministre Royal, des textes ont rouvert la voie, notamment la loi relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, puis la loi Climat et Résilience, d'ailleurs sous l'impulsion du Sénat.

À ce jour, l'entrée en vigueur d'une telle taxe est prévue pour la mi-2027 dans la région Grand Est, et en janvier prochain dans la Collectivité européenne d'Alsace (CEA).

Il est nécessaire de trouver des ressources pérennes à l'abri des aléas budgétaires. La mise en place d'écocontributions régionales associées à la mise à disposition, pour les régions qui le souhaitent, de la gestion de fractions du réseau national, suivant les dispositions de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), constitue un levier pertinent. Cet outil, largement utilisé par nombre de nos voisins européens, repose sur une logique vertueuse, selon laquelle l'utilisateur qui pollue beaucoup est celui qui paie.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Au risque de me répéter, il faudra traiter les questions de financement, y compris lorsque cela concerne l'écotaxe, dans le cadre du futur projet de loi de programmation et dans les projets de loi de finances à venir.

Sur le fond, il serait peut-être plus judicieux, avant d'étendre de telles taxes dans d'autres régions, d'attendre leur déploiement dans la région Grand Est et en Alsace. Nous pourrions ainsi en tirer des enseignements, et en corriger les éventuels effets négatifs ou préjudiciables.

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

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Pour les mêmes raisons que celles qu'a invoquées M. le rapporteur, tant sur le fond que sur la forme, le Gouvernement émet un avis défavorable sur ces amendements identiques.

En effet, ceux-ci tendent à remettre en cause le délicat consensus trouvé en 2021 sur les modalités d'encadrement relatives à la création d'écotaxes régionales poids lourds sur des sections du réseau routier national mises à la disposition des régions.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Tout à fait !

M. Philippe Tabarot, ministre. Je peux en témoigner, car j'étais à cette époque l'un des rapporteurs du projet de loi Climat et Résilience.

Monsieur le sénateur Fernique, le cadre juridique actuel permet en outre déjà à la région Grand Est de créer une écocontribution sur les axes qu'elle souhaite. Avant d'envisager quelque évolution que ce soit, nous devons tirer les enseignements du déploiement de l'écocontribution dans cette région.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je tiens à préciser, malgré les explications que je viens d'entendre, que j'ai discuté directement de ce sujet avec la présidente de Régions de France, Carole Delga. Sachez que, dans la mesure où cette écocontribution serait facultative et laissée entièrement à la main des régions, ces dernières y sont plutôt favorables. Bien entendu, il reviendrait ensuite à chacune d'entre elles de prendre une décision à cet égard, si ces amendements étaient adoptés.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 197 rectifié et 241 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 88 rectifié *ter* est présenté par MM. Masset, Fialaire, Gold, Grosvalet, Guiol, Laouedj, Roux et Cabanel.

L'amendement n° 271 rectifié *ter* est présenté par Mmes Gruny, Imbert et Canayer, MM. Khalifé, Brisson, Sol et Lefèvre, Mme Belrhiti, MM. Saury et Klinger, Mme V. Boyer, MM. Panunzi et Rapin et Mme Di Folco.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 421-187 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Cette taxe est répercutée sur le bénéficiaire du transport effectué par ledit poids lourd dans des conditions fixées par décret. »

La parole est à M. Michel Masset, pour présenter l'amendement n° 88 rectifié *ter*.

M. Michel Masset. Nous ne réussissons pas à décarboner le transport routier de marchandises en faisant porter l'effort sur les seuls transporteurs : ce serait inefficace et profondément injuste.

La réalité, c'est que les choix de transport sont dictés par les donneurs d'ordre ; eux aussi doivent donc en assumer le coût environnemental.

L'amendement vise à garantir l'efficacité et l'équité de la fiscalité environnementale qui s'applique au transport routier de marchandises.

La taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier constitue un levier essentiel de décarbonation. Pour être juste et opérante, elle ne peut reposer uniquement sur le transporteur, dont les marges sont contraintes.

En posant le principe selon lequel cette taxe doit être répercutée sur le donneur d'ordre, l'amendement vise à responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit d'orienter les choix de transport vers des solutions plus vertueuses, en favorisant l'intégration du coût environnemental dès la décision économique.

Nous proposons une mesure d'équilibre, qui évite les distorsions économiques, encourage la transition écologique et renforce la transparence des coûts.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Di Folco, pour présenter l'amendement n° 271 rectifié *ter*.

Mme Catherine Di Folco. Cet amendement de notre collègue Pascale Gruny vient d'être parfaitement défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Au même titre que les péages ou que toute autre charge qui incombe au transporteur, l'écotaxe fait partie intégrante des contrats et des devis établis pour le donneur d'ordre.

Alors que nous prenons des mesures pour simplifier la vie économique, faire peser sur les entreprises une obligation supplémentaire, impliquant un calcul différent de leurs charges, compliquerait les choses. Cela ne nous semble pas opportun. L'écotaxe est une composante du coût du transport ; elle s'additionne aux autres charges et, de fait, est assez facilement répercutée sur le donneur d'ordre.

La commission est défavorable à ces deux amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. L'indexation des charges dans les contrats est déjà en vigueur et les donneurs d'ordre sont déjà soumis à un certain nombre d'obligations. La crise du carburant l'illustre : les transporteurs parviennent, avec l'aide du Gouvernement, à respecter leurs contrats. Les délais de paiement sont respectés – en tout cas, nous demandons régulièrement qu'ils soient fixés à trente jours, et non à soixante ou à quatre-vingt-dix jours.

Ces charges se répercutent naturellement sur les donneurs d'ordre, ainsi que le rapporteur l'a mentionné. La modification proposée est donc inutile : avis défavorable.

Mme Catherine Di Folco. Je retire mon amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 271 rectifié *ter* est retiré.

Monsieur Masset, l'amendement n° 88 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Michel Masset. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 88 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose de prolonger notre séance jusqu'à une heure trente, afin de poursuivre l'examen de ce texte.

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

Il en est ainsi décidé.

L'amendement n° 108 rectifié *ter*, présenté par M. Rochette, Mmes Bessin-Guérin et Bourcier, MM. Brault, Capus, Chasseing et Chevalier, Mme L. Darcos, M. Grand, Mme Lermytte, M. Buis, Mmes de Cidrac et N. Delattre et M. Khalifé, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 3° de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière est complété par une phrase ainsi rédigée : « Celle-ci prévoit notamment une classe spécifique favorisant les véhicules de transport de marchandises et de personnes à deux essieux ou plus, dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3,5 tonnes et à très faibles émissions. »

La parole est à M. Pierre Jean Rochette.

M. Pierre Jean Rochette. Étant moins frustré et plus épanoui qu'au début de l'examen de ce texte, je retire mon amendement, madame la présidente. Je chercherai le véhicule adéquat pour cette mesure...

Mme la présidente. L'amendement n° 108 rectifié *ter* est retiré.

Je suis saisie de quatre amendements identiques.

L'amendement n° 17 rectifié *quinquies* est présenté par M. Grand, Mme L. Darcos et MM. Laménie, A. Marc, Chasseing, Brault et Capus.

L'amendement n° 37 rectifié *bis* est présenté par M. Masset, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Grosvalet, Guiol, Laouedj, Roux et Cabanel.

L'amendement n° 117 rectifié *ter* est présenté par M. Rochette, Mmes Bessin-Guérin et Bourcier, M. Chevalier, Mme Lermytte, M. Buis, Mme de Cidrac et M. Khalifé.

L'amendement n° 208 rectifié est présenté par MM. J. M. Arnaud et Dhersin, Mme Guidez, M. Henno et Mmes de La Provôté et Billon.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

a) Après le mot : « exploitation », sont insérés les mots : « , y compris les frais de perception du péage, » ;

b) Sont ajoutés les mots : « incluant des ouvrages ou sections au gabarit routier assurant le raccordement ou la continuité d'itinéraire d'une autoroute existante » ;

2° Le troisième alinéa est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « , l'ensemble de ces éléments s'appréciant à l'échelle de la totalité du périmètre concédé. Ce périmètre peut inclure l'ensemble des ouvrages et sections mentionnés au deuxième alinéa, les ouvrages et sections à gabarit routier non classés dans la catégorie des autoroutes demeurant hors péage. » ;

3° La première phrase du quatrième alinéa est ainsi rédigée : « Dans les conditions prévues par le code de la commande publique, des ouvrages ou des aménagements, existants ou à réaliser, non prévus au cahier des charges de la concession peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, dès lors qu'ils améliorent l'exploitation des ouvrages concédés, le service aux usagers ou assurent le raccordement ou la continuité d'itinéraire d'une autoroute concédée. » ;

4° Le cinquième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le cahier des charges peut prévoir que certaines sections autoroutières d'une concession sont libres de péage pour le trafic local ou hors péage, sous réserve que la majorité du linéaire concédé reste soumise à péage pour le trafic de transit. » ;

5° Le dernier alinéa est supprimé.

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° 17 rectifié *quinquies*.

M. Marc Laménie. Cet amendement de notre collègue Jean-Pierre Grand vise à modifier l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

Les concessions autoroutières peuvent constituer des outils mobilisables pour financer, développer et entretenir des ouvrages, aménagements et infrastructures assurant notamment la connexion ou la continuité des réseaux existants.

Au travers de cet amendement, nous souhaitons faciliter l'inclusion de voiries non autoroutières dans les concessions. Pourraient ainsi être intégrées plusieurs routes nationales. Je pense en particulier à l'axe reliant Lunel à Montpellier, dans l'Hérault, mais il y en a d'autres, dans divers départements.

En raison de contentieux ayant fragilisé l'existence de sections autoroutières hors péage ou libres de péage pour le trafic local, il importe de mieux sécuriser les exemptions de péage lorsqu'elles répondent à des besoins d'intérêt général. Pour éviter les difficultés d'interprétation qui ont pu donner lieu à des contentieux, il est proposé de retenir un critère simple et objectif : le linéaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 37 rectifié *bis*.

M. Henri Cabanel. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour présenter l'amendement n° 117 rectifié *ter*.

M. Pierre Jean Rochette. Il est également défendu !

Mme la présidente. La parole est à M. Franck Dhersin, pour présenter l'amendement n° 208 rectifié.

M. Franck Dhersin. Défendu !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces quatre amendements identiques tendent à permettre une péréquation financière entre le réseau concédé et le réseau non concédé à l'échelle locale.

Je peux comprendre l'intention de leurs auteurs, ayant moi-même vécu cette situation dans le département dont je suis élu, mais l'article 1^{er} de ce projet de loi-cadre prévoit plutôt une péréquation globale à l'échelle nationale, à partir des futures recettes des péages, en prenant en compte l'ensemble des réseaux de transport. Nous avons d'ailleurs adopté un amendement portant sur les réseaux départementaux.

Du reste, cette question ne peut être tranchée en dehors de l'examen du futur projet de loi de programmation.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. J'ajoute qu'une telle disposition n'est pas nécessaire et qu'elle est manifestement contraire à nos obligations communautaires.

Avis défavorable également.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 17 rectifié *quinquies*, 37 rectifié *bis*, 117 rectifié *ter* et 208 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 162 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Avant l'expiration des contrats de concession en vigueur, les concessionnaires assurent la généralisation du flux libre de péage sur l'ensemble de leurs infrastructures autoroutières. Cette généralisation s'appuiera sur les investissements de deuxième génération réalisés dans le cadre de ces contrats visant à moderniser les systèmes de péage, renforcer la sécurité et optimiser la gestion du trafic.

II. – Le flux libre est défini par tout mode de perception du péage permettant aux véhicules de circuler sans s'arrêter, notamment par télépéage, lecture automatisée des plaques d'immatriculation ou tout dispositif électronique équivalent.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit de profiter de la fin des contrats de concession pour être très exigeant à l'égard des sociétés concessionnaires.

Cette idée m'est venue de la lecture de l'excellent rapport d'information de notre collègue Hervé Maurey sur l'échéance des concessions d'autoroutes, déposé le 23 octobre 2024. Ce document étudiait la question des investissements de seconde

génération prévus mais non réalisés. Il existe donc une réserve d'argent permettant de fixer des cibles d'investissement avant la fin des contrats.

Le présent amendement a pour objet d'obtenir des concessionnaires autoroutiers qu'ils généralisent les péages en flux libre, ce qui représenterait un investissement substantiel.

Cet investissement serait assez long à réaliser, mais on pourrait imaginer que, si les contrats arrivaient à échéance alors que les travaux sont toujours en cours, un état des lieux serait conduit. En tout état de cause, cela ne nécessiterait pas de modification substantielle du contrat, puisque cela fait partie des investissements de seconde génération.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ce type de discussion relève des échanges entre l'État et les concessions autoroutières dans le cadre de la contractualisation, et non de la loi.

En outre, il ne me semble pas réaliste de prévoir une généralisation du flux libre avant l'arrivée à échéance des concessions.

Le rapport d'information de 2024 de la commission des finances sur l'arrivée à échéance des concessions, que vous venez de citer, mon cher collègue, évalue à 3,5 milliards d'euros le montant des investissements nécessaires. On pourrait faire comme Ségolène Royal (*M. Hervé Maurey s'exclame.*) : demander aux sociétés autoroutières de faire des investissements en prolongeant d'un an ou deux les concessions afin de les amortir.

Néanmoins, il me semble compliqué, je le répète, de prévoir des investissements d'un tel montant d'ici à la fin des concessions. Je préfère que ces moyens soient utilisés pour financer d'autres types de mobilité plutôt que pour développer le flux libre. Si ces milliards existent, autant les affecter à d'autres investissements d'ici à 2032.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis ; je ne saurais mieux l'exprimer.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 162 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 250 rectifié, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport relatif à la transposition en droit interne de l'article 7 *septies* de la directive 1999/62/CE, dite « directive Eurovignette », telle que modifiée par la directive (UE) 2022/362 du 25 mai 2022. Ce rapport précise le calendrier prévisionnel de sa transposition ainsi que les motifs l'ayant retardée.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. L'article 7 *septies* de la directive Eurovignette de 1999, modifiée en 2022, autorise les États membres à appliquer une majoration de la redevance d'infrastructure sur certains tronçons routiers régulièrement saturés, sujet que notre collègue Olivier Jacquin suit depuis plusieurs années. Ce dispositif constitue un levier pertinent pour orienter les flux de transport vers des modes plus durables.

Il était prévu que le présent projet de loi-cadre, à l'article 2, transpose ces dispositions en droit interne. Cette option n'a finalement pas été retenue, ce dont nous nous étonnons. Aussi demandons-nous au Gouvernement, au travers de cet amendement, un rapport précisant les motifs de cette non-transposition et un calendrier prévisionnel de la transposition de cette disposition.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. D'une part, il s'agit d'une demande de rapport et, d'autre part, la transposition de la directive est en cours. Il ne paraît donc pas opportun de préempter, dans ce texte, le contenu de cette disposition.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 250 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Avant l'article 4

Mme la présidente. L'amendement n° 163, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Avant l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2111-10 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est complété par les mots : « de voyageurs comme de marchandises, à son développement et à sa compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone et le respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports » ;

2° Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ils sont également soumis pour avis aux parties prenantes du secteur. » ;

3° Après le même troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« L'avis de l'Autorité de régulation des transports mentionné au troisième alinéa comprend un résumé des recommandations mentionnées au deuxième alinéa.

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation comportent des indicateurs de compatibilité entre les engagements financiers du contrat et le niveau d'investissements réels requis pour éviter non seulement la dégradation du réseau, mais aussi pour permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. » ;

4° Le cinquième alinéa est complété par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;

5° La dernière phrase du sixième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;

6° La seconde phrase du septième alinéa est complétée par les mots : « , dans des délais et conditions déterminés par voie réglementaire » ;

7° Après la première phrase du huitième alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il participe à l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée, qu'il décline par des mesures opérationnelles. » ;

8° Au 2°, après le mot : « orientations », il est inséré le mot : « détaillées » ;

9° Après le 2°, il est inséré un 2° *bis* A ainsi rédigé :

« 2° *bis* A Les modalités selon lesquelles SNCF Réseau participe à l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ; »

10° Au 2° *bis*, les mots : « , le cas échéant, » sont supprimés ;

11° Après le 4°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Il comprend en annexe, de même que ses actualisations, une programmation pluriannuelle détaillée des investissements.

« Le contrat mentionné au premier alinéa du présent article dresse un bilan détaillé de la réalisation du précédent contrat et une mise en perspective avec le prochain. Cette évaluation est soumise pour avis à l'Autorité de régulation des transports. » ;

12° La première phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots :

« , en particulier pour l'atteinte de l'objectif inscrit à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 précitée ».

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Cet amendement a pour objet de compléter le contenu du contrat de performance du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, notamment sa compatibilité avec la stratégie nationale bas-carbone et le respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Il tend également à confier tant à SNCF Réseau qu'à l'Autorité de régulation des transports (ART) une évaluation de cet enjeu, et à accroître, dans ce domaine, le rôle du Parlement, qui n'est, aujourd'hui, qu'informé de la publication du contrat.

Le rôle de l'Autorité de régulation des transports est par ailleurs renforcé : il est proposé, d'une part, que son avis comprenne des indicateurs relatifs à la compatibilité entre les engagements financiers du contrat de performance et le niveau d'investissement requis pour éviter la dégradation du réseau, et, d'autre part, que les recommandations qu'elle transmet au Gouvernement lors de l'élaboration du contrat soient jointes à son avis définitif.

Cet amendement est complémentaire de certains articles de la proposition de loi déposée le 11 janvier 2022 par M. le ministre lorsqu'il était sénateur, qui visait à mieux intégrer les objectifs de développement du fret ferroviaire dans le contrat de performance de SNCF Réseau. Quelques-unes de ses dispositions en sont d'ailleurs inspirées.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Avis défavorable.

M. Hervé Gillé. Tiens donc ! (*Sourires.*)

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'adoption de cet amendement complexifierait notre cadre législatif, alors que nous voulons le simplifier. Notre rôle est aussi de faire en sorte que les relations soient aussi fluides que possible.

En outre, cet amendement est satisfait par le droit existant, puisque ce contrat de performance est déjà compatible avec certains documents, comme la stratégie nationale bas-carbone. En effet, l'État est tenu de prendre en compte cette stratégie dans les documents de planification et de programmation qui auraient des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre.

Il en va de même avec l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire, prévu par la loi Climat et Résilience : cet objectif s'impose bien entendu à l'action de l'État, donc aux contrats de performance.

Oui à la simplification ; non à la complexification !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Les demandes formulées au travers de cet amendement sont déjà satisfaites ou ne relèvent pas du domaine de la loi. Une programmation pluriannuelle des investissements, des indicateurs de suivi, un bilan annuel du contrat sont réalisés par SNCF Réseau.

D'où l'avis défavorable du Gouvernement sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 163.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 4

- ① L'article L. 2111-10-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi modifié :
- ③ a) À la seconde phrase du premier alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » et les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés ;
- ④ b) Au deuxième alinéa, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2029 » ;
- ⑤ 2° À la première phrase du premier alinéa du II, les deux occurrences de l'année : « 2026 » sont remplacées par l'année : « 2028 » et les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Cet article ne paie pas de mine, mais il est fondamental ; il y est question d'un document méconnu mais central : le contrat de performance de SNCF Réseau. Il ne s'agit ni plus ni moins que du cadrage financier de notre gestionnaire d'infrastructures ferroviaires pour les années à venir ; à ce titre, il constitue, en quelque sorte, une loi de programmation.

Hélas ! le pacte ferroviaire de 2018 a imposé la transformation de SNCF Réseau en société anonyme et lui a imposé une règle d'or drastique en raison de la reprise massive de ses dettes par l'État.

Lors de l'élaboration du précédent contrat de performance, en 2021 et 2022, nous avons unanimement reproché au Gouvernement de ne pas avoir associé le Parlement à ce processus, notamment dans un communiqué de presse de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, ainsi que dans une tribune que je signai alors dans le journal *Le Monde* avec Jacques Fernique et Gérard Lahellec, par laquelle nous dénoncions une « signature en catimini ».

Monsieur le ministre, vous avez indiqué que le prochain contrat de performance pourrait être publié au cours des prochaines semaines. Je suggère donc, si le président Longeot l'accepte, bien entendu, que notre commission auditionne les acteurs concernés en amont, comme elle l'avait fait en 2022.

C'est d'autant plus important que, cela a été dit, nous risquons de ne jamais voir le projet de loi de programmation qui est prévu, même si ce n'est pas du tout ce que nous souhaitons. Dans ce cas, le contrat de performance ferait office, pour le ferroviaire, de programmation.

J'ai tenté d'améliorer, au travers de l'amendement qui vient d'être rejeté, le contenu de ce contrat de performance, afin que le fret ne soit pas oublié, en m'appuyant sur la proposition de loi Tabarot. J'ai par ailleurs été empêché par l'application de l'article 40 de la Constitution de supprimer la règle d'or, qui n'a pourtant pas de sens pour un gestionnaire d'infrastructures ; je le mentionnais dans l'exposé des motifs d'une proposition de loi que j'ai déposée en 2022.

Je vous conjure donc, mes chers collègues, de ne pas minimiser l'enjeu autour de ce contrat, surtout après les nombreuses interventions portant sur les petites lignes qui se sont succédées lors de l'examen de l'article 1^{er} et en attendant l'examen de l'article 10.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, sur l'article.

M. Jacques Fernique. Le pacte ferroviaire de 2018 a défini une règle d'or, à laquelle devra se soumettre SNCF Réseau à partir du 1^{er} janvier 2027 : le ratio entre dette financière nette et marge opérationnelle ne pourra dépasser 6, ce qui représente le nombre d'années dont l'entreprise aura besoin pour rembourser sa dette financière grâce à cette marge.

Il faut se rendre à l'évidence : ce plafond est inatteignable dans le délai demandé, cela a été montré dès 2022. L'Autorité de régulation des transports avait souligné le caractère trop ambitieux de cette règle et émis de fortes réserves à son sujet, en raison de la forte inflation et de la baisse de la croissance du trafic liée à l'ouverture à la concurrence et aux retards de

livraison du matériel roulant. Tout cela a fortement affecté les prévisions du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

Malgré cette conjoncture difficile, le gestionnaire a largement assaini sa situation financière, puisque ce ratio est passé de 10,6 en 2021 à, me semble-t-il, 7,4 en 2025 ; mais, même si l'on n'est plus très loin, vouloir atteindre 6 dès le 1^{er} janvier 2027 est irréaliste.

Le seul moyen de descendre sous ce seuil serait soit d'augmenter encore le niveau des péages ferroviaires, qui ont déjà été rehaussés plus rapidement que le rythme déjà élevé prévu dans le contrat de performance, soit de diminuer les investissements de régénération et de modernisation du réseau, contrairement à la volonté qui s'exprime aujourd'hui ; bref, deux solutions inenvisageables et insoutenables.

Enfin, bien que le fonds de concours de SNCF Voyageurs, bien supérieur à ce qui a été prévu, permette de soutenir la trajectoire de désendettement, il ne suffirait pas pour passer sous le plafond de la règle d'or.

Ainsi, il est nécessaire de décaler de deux ans la date d'entrée en vigueur de la règle d'or. Sera-ce suffisant ?

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur Fernique.

M. Jacques Fernique. Nous savons que les investissements nécessaires pour la stabilisation et la pérennisation du réseau doivent être faits maintenant.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. Je rejoins les propos de nos deux collègues sur l'article 4, qui est important, même si le sujet est particulièrement technique, comme tout ce qui est financier. Il faudrait reporter de deux années la date d'entrée en vigueur de l'obligation faite à SNCF Réseau de respecter la règle d'or, laquelle est prévue dans ses statuts.

Il est fait référence à la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui a marqué le passage sous contrôle de l'État de la gestion du réseau ferré national, *via* le contrat de performance.

L'Autorité de régulation des transports est du reste un opérateur important.

Le contexte est celui de la reprise de la dette de SNCF Réseau en 2018, 2019 et 2020, à hauteur de 35 milliards d'euros.

Par ailleurs, en 2025, les investissements de régénération ont atteint 3,2 milliards d'euros ; c'est l'un des enjeux majeurs de ce texte important. J'en profite du reste pour rendre hommage à nos collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable pour leur engagement, ainsi qu'à ceux de la commission des finances, saisie pour avis sur le présent article.

Ces investissements de régénération ont concerné le renouvellement des voies, la signalisation, l'électrification, les ouvrages d'art – ponts, tunnels, etc. –, grâce notamment à l'augmentation des péages ferroviaires. SNCF Réseau a ainsi perçu 7,2 milliards d'euros.

En tout état de cause, le groupe Les Indépendants – République et Territoires votera cet article.

Mme la présidente. L'amendement n° 52, présenté par Mme Varailas, MM. Basquin, Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Marie-Claude Varailas.

Mme Marie-Claude Varailas. Je ne vais pas refaire, en deux minutes, le débat sur le démantèlement de la SNCF, l'ouverture à la concurrence, la privatisation et la transformation du groupe en société anonyme, autant de facteurs qui contraignent fortement les investissements de cet opérateur. C'est néanmoins ce modèle que le groupe CRCE-K dénonce depuis des années, ici et auprès de l'Union européenne, et qui nous met dans cette situation.

Oui, le ratio dette sur marge contraint l'investissement de SNCF Réseau et symbolise, selon nous, ce qui ne fonctionne pas pour ce que devrait être le service public ferroviaire. Nous payons le prix fort de tout cela aujourd'hui.

Si le report de l'entrée en vigueur de ce ratio est évidemment une nécessité, un décalage de deux ans suffira-t-il ? Ne faudra-t-il pas de nouveau le proroger, et jusqu'à quand ? En matière d'investissements dans un réseau d'infrastructures, nous savons que, plus on attend, plus les coûts sont élevés.

Aussi, cet amendement ne traduit pas une opposition de notre part au report de ce ratio ; il a pour objet de souligner notre opposition au modèle qui a fragilisé grandement notre service public ferroviaire. L'expérience montre que, partout où les politiques de libéralisation ont été mises en œuvre, on a observé une dégradation de la qualité pour les usagers et les salariés, en raison de l'état des infrastructures, des tarifs ou de la sécurité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Je suis évidemment défavorable à la suppression de cet article.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 179 rectifié est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 266 rectifié est présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – La seconde phrase du huitième alinéa de l'article L. 2111-10 du code des transports est ainsi rédigée : « Il a vocation à fixer le niveau d'investissement nécessaire à la pérennisation du réseau et dès lors à déterminer : »

La parole est à M. Simon Uzenat, pour présenter l'amendement n° 179 rectifié.

M. Simon Uzenat. Cet amendement vise à introduire une notion essentielle dans le contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, une notion qui, je le crois, fera consensus : la pérennisation du réseau ferroviaire.

Il s'agit non pas d'un simple ajustement rédactionnel, mais d'un véritable choix stratégique pour l'avenir du ferroviaire en France. La conférence Ambition France Transports l'a bien montré, le réseau vieillit, se dégrade, se fragilise, et ce sont d'abord les petites lignes, mais aussi les lignes du quotidien de nos différents territoires, qui en paient le prix fort. Derrière cela, ce sont des territoires entiers qui sont progressivement isolés et le report modal vers le rail – le mode de transport décarboné par excellence – que l'on freine.

En introduisant le terme de pérennisation dans le texte, nous affirmons que l'objectif premier du contrat de performance doit être de garantir la durabilité du réseau dans le temps. La pérennisation va bien au-delà de la simple stabilisation : elle implique non seulement d'enrayer le déclin du réseau, que vous avez évoqué avec l'expression de dette grise, monsieur le ministre, mais aussi de prévenir son vieillissement, de recourir à de nouvelles technologies pour le moderniser, d'anticiper les besoins futurs et d'inscrire les investissements dans une trajectoire de long terme.

Il s'agit ainsi d'affirmer une ambition claire : entretenir durablement le réseau, maintenir les lignes et investir dans sa modernisation, notamment avec des systèmes de signalisation plus performants. Ces évolutions permettront d'améliorer la performance globale du réseau tout en maîtrisant les coûts à long terme.

L'adoption d'une telle mesure enverra un message clair à nos concitoyens : les moyens doivent être à la hauteur des besoins réels du réseau à long terme et ne doivent pas être contraints par des arbitrages de court terme.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 266 rectifié.

M. Jacques Fernique. Un récent rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) indique, dès les premières lignes, que notre pays, la France, dispose aujourd'hui du deuxième réseau ferroviaire d'Europe. Cet actif de la Nation est menacé d'une perte de valeur économique par l'effet de décennies cumulées de sous-investissements.

Au travers de ces amendements identiques, nous entendons affirmer que la mission principale du contrat de performance, qui est signé tous les dix ans et revu tous les trois ans entre l'État et SNCF Réseau, est avant tout de garantir la pérennité de ce réseau, en faisant en sorte qu'il soit performant, régénéré, modernisé.

C'est pourquoi nous proposons d'ajouter, dans la définition du contrat de performance, la notion de pérennisation, de sorte que SNCF Réseau puisse y consacrer les moyens financiers nécessaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Il est important d'encadrer le contrat de performance – j'allais dire « de non-performance » – de SNCF Réseau. Par ailleurs, le contenu de cet amendement rejoint le débat que nous avons eu précédemment : il permet de définir, implicitement, un niveau minimal d'investissement permettant de pérenniser et de sécuriser le réseau.

Avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je me réjouis de ces deux avis favorables. Ces amendements identiques sont très importants pour notre groupe.

Je tiens à apporter un complément d'information.

L'idée nous en est venue en participant aux auditions de Didier Mandelli, qui nous ont permis d'appréhender la pleine portée de ce texte. Nous avons notamment pu rencontrer Matthieu Chabanel, PDG de SNCF Réseau, qui a affirmé que le contrat de performance était quasiment prêt à être signé.

Nous avons considéré que ce contrat, presque prêt, constituait un véritable outil de programmation. Aussi avons-nous pensé qu'il fallait l'améliorer un peu, puisque le précédent contrat de performance, signé en catimini, avait eu pour effet de dégrader le niveau du réseau.

J'ai cherché une rédaction adéquate, en lien avec SNCF Réseau. Nous avons d'abord envisagé de demander la « stabilisation » du réseau, mais cela risquait de le figer, comme Franck Dhersin et Pierre Jean Rochette me l'ont fait remarquer dans le cadre des travaux que nous menons avec la mission d'information sur la billettique dans les transports. En outre, le cabinet du ministre a souligné que la notion de modernisation du réseau n'était pas intégrée.

C'est ainsi que nous avons opté pour le terme de « pérennisation », qui tient compte de ces deux objections. L'adoption de cet amendement représentera une avancée significative pour le ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

M. Daniel Chasseing. Je voterai évidemment ces deux amendements identiques, qui montrent combien le présent projet de loi-cadre est utile.

Beaucoup d'amendements examinés précédemment visaient à pérenniser ou à régénérer les petites lignes ; dans un second temps, pourquoi pas ? Mais, je le rappelle, deux lignes – la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt) et la ligne Paris-Clermont – ont été abandonnées pendant quarante ans et ce n'est que depuis 2018 que l'on envisage de les régénérer, en partie grâce au financement de l'État.

La performance doit d'abord se mesurer à l'aune de la pérennisation des lignes, car, sans la pérennité d'une ligne comme Paris-Toulouse, qui irrigue une vingtaine de départements, on ne pourra pas raccorder les lignes secondaires, permettant de se déplacer sur tout le territoire.

Ce texte est particulièrement précieux pour l'avenir.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 179 rectifié et 266 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

① La sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2111-12-1 ainsi rédigé :

② « Art. L. 2111-12-1. – SNCF Réseau peut créer avec des partenaires externes une filiale pour assurer des missions d'exécution et, le cas échéant, de financement de la modernisation du réseau ferré national. Après y avoir été autorisée par l'État, SNCF Réseau peut apporter en jouissance à cette filiale des biens immobiliers dont elle est attributaire ou qu'elle a acquis au nom de l'État en application de l'article L. 2111-20 pour une durée limitée garantissant la continuité du service public dont elle a la charge.

③ « Lorsque les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale appartiennent au domaine public, cet apport ne peut excéder soixante-dix ans et ne peut être réalisé qu'à la condition qu'un contrat d'exploitation, conclu entre SNCF Réseau et sa filiale, attribuée à SNCF Réseau, à compter de la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens apportés et permette l'exercice par SNCF Réseau de ses missions sur ces biens.

④ « SNCF Réseau peut mettre fin, pour un motif d'intérêt général, au droit personnel de jouissance dont bénéficie la filiale sur les biens qui lui ont été apportés en jouissance.

⑤ « La ou les régions où sont situés les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale sont informées de la réalisation de l'apport une fois qu'il a été réalisé. »

Mme la présidente. L'amendement n^o 54, présenté par MM. Corbisez et Basquin, Mme Varailles et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Si nous pouvons comprendre les arguments de la SNCF en faveur du recours à des investissements privés au sein de nouvelles filières, nous ne souhaitons pas ouvrir une nouvelle brèche permettant le retour des fameux partenariats public-privé, dont les effets sont si notables pour les usagers.

En effet, les investissements privés se porteront là où ils seront rentables, nous enfermant une fois encore dans une logique que nous considérons comme mortifère. C'était le sens de mon intervention en discussion générale. On ne voit pas bien l'intérêt de tels dispositifs, si ce n'est de compenser un désengagement public.

L'article 5 ne nous paraît pas nécessaire et nous refusons tout cheval de Troie dans ce texte ; d'où cette proposition de suppression de l'article.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant d'un amendement de suppression de l'article, j'y suis évidemment défavorable.

Le type de montage envisagé dans le projet de loi-cadre permettra à SNCF Réseau de conserver la maîtrise d'ouvrage, ce qui n'est pas forcément le cas dans un partenariat public-privé. Nous souhaitons valider ce modèle.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je suis également opposé à cet amendement, parce que le dispositif de cet article doit permettre à SNCF Réseau de financer des opérations de modernisation, notamment pour installer le système européen de gestion du trafic ferroviaire (*European Rail Traffic Management System*, ou ERTMS).

Des projets concrets devant bénéficier de ce montage ont déjà été identifiés et supprimer cet article réduirait les capacités de SNCF Réseau à moderniser le réseau ferroviaire. Je rappelle que la France n'est pas très bonne en matière de régénération et qu'elle est parmi les derniers pays européens à mettre en place l'ERTMS.

Cet article offre une possibilité supplémentaire, qu'il utilisera ou non, au gestionnaire de réseau ; en tout état de cause, il a démontré, dans le cadre d'autres opérations, que cela pouvait fonctionner.

Enfin, plusieurs avis soulignent que le recours à cette technique en appui d'opérations de modernisation d'infrastructures de transport profitait à tout le monde.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 55, présenté par Mme Varailles, MM. Basquin, Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

d'exécution et, le cas échéant, de financement de la modernisation du réseau ferré national

par les mots :

en matière de signalisation interopérable

La parole est à M. Alexandre Basquin.

M. Alexandre Basquin. Il s'agit d'accorder les termes de l'article 5 avec l'exposé des motifs du présent projet de loi-cadre. En effet, comme il y est indiqué, le financement du déploiement du système ERTMS pourrait être concerné par ce montage financier – vous venez d'ailleurs d'en parler, monsieur le ministre. En l'absence d'une telle précision, ce même montage est susceptible d'être utilisé pour toute opération de modernisation du réseau, ce qui en élargit considérablement le champ d'application.

Cet amendement de repli vise donc à mieux circonscrire le périmètre de l'article 5 et ce système de financement. Celui-ci, je le rappelle, ne doit pas ouvrir la porte aux partenariats public-privé, dont l'instauration est souvent désavantageuse pour les finances publiques, comme l'ont d'ailleurs démontré nos anciens collègues sénateurs Hugues Portelli et Jean-Pierre Sueur dans leur rapport d'information de 2014 : *Les contrats de partenariats : des bombes à retardement ?*

Mme la présidente. L'amendement n° 187, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en matière de signalisation interopérable

La parole est à M. Sébastien Fagnen.

M. Sébastien Fagnen. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Ces deux amendements visent à restreindre de façon inopportune le dispositif. Leur adoption pourrait par ailleurs rendre difficile son utilisation par SNCF Réseau.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je suis encore du même avis que M. le rapporteur. C'est à peine croyable ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 187.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 188, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Canalès et Espagnac, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les partenaires externes mentionnés au premier alinéa du présent article offrent les garanties suffisantes, en matière de domiciliation et s'agissant des législations nationales auxquelles ils sont soumis, quant à la disponibilité continue, pleine et entière des capitaux apportés dans les seules conditions définies par le contrat de partenariat et par les dispositions légales applicables en France et dans l'Union européenne, à l'exclusion de toute condition d'extraterritorialité.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. L'article 5, comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, donne la possibilité à SNCF Réseau de créer des filiales avec des partenaires externes afin de financer des investissements essentiels à la modernisation de notre réseau ferroviaire. L'objectif est légitime : il s'agit notamment d'accélérer le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS.

Toutefois, cette faculté offerte à l'opérateur appelle de notre part une vigilance particulière, car, derrière ces montages financiers, il y a un enjeu fondamental : la préservation de notre souveraineté. Je le dis notamment en tant que président de la commission d'enquête sur les coûts et les modalités effectifs de la commande publique, laquelle a eu à traiter de problématiques similaires.

L'adoption de notre amendement permettrait de nous prémunir contre des montages faisant courir des risques qui ne sont pas, monsieur le ministre, que théoriques. Il s'agit non pas de remettre en cause l'équilibre du texte, mais de formuler simplement une exigence de bon sens :

que les partenaires externes offrent toutes les garanties nécessaires quant à la disponibilité continue des capitaux apportés et en matière de non-application de législations extraterritoriales.

C'est un point extrêmement sensible, non seulement dans le domaine numérique, mais aussi pour nos infrastructures stratégiques. Il s'agit donc d'une mesure de prudence et de responsabilité : il nous faut garantir l'indépendance de ces infrastructures, compte tenu de l'appétence des fonds de pension, nord-américains en particulier, pour ce type de montage.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Cette disposition risque de complexifier à l'excès la mise en œuvre du texte. SNCF Réseau sera en mesure de veiller, le cas échéant, à ce qu'aucune incertitude juridique ne découle de l'identité de ses partenaires, conformément au droit des affaires et à l'impératif de transparence.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Les règles d'application des législations étrangères en matière financière doivent être pensées de manière globale, à l'échelle de l'Union européenne et de ses États membres, et non de manière parcellaire, par l'intermédiaire de ce seul dispositif.

En ce sens, SNCF Réseau conservera la pleine maîtrise d'ouvrage sur les projets concernés par ces montages, car le présent mécanisme tend à garantir le respect de la souveraineté en application des règles existantes.

Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Je maintiendrai cet amendement, monsieur le ministre, car il nous permet d'envoyer un signal politique, qui vise d'ailleurs aussi à vous aider, puisque je crois savoir que notre préoccupation est partagée par plusieurs membres de ce gouvernement.

À la faveur, en particulier, de la révision en cours des directives européennes sur les marchés publics – la France parle du reste d'une voix relativement claire sur le sujet –, il conviendrait d'adopter une position cohérente sur ces différentes questions thématiques, opérationnelles et sectorielles.

J'ai bien entendu votre argumentaire, mais rappelons tout de même qu'actuellement le droit ne nous apporte pas toutes les garanties nécessaires. Il faut absolument que la France et, évidemment, l'Europe soient à l'avant-garde ! Je m'exprime à nouveau en tant que président de la commission d'enquête sur les coûts et les modalités effectifs de la commande publique, laquelle avait adopté ses conclusions à l'unanimité et appelé à une extrême vigilance pour garantir l'immunité de nos données contre les législations extraterritoriales étrangères.

Je vous invite, mes chers collègues, à voter cet amendement !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 188.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase du IV de l'article L. 2111-20 est complétée par les mots : « ou pour l'acquisition de nouveaux biens immobiliers au nom de l'État, leur aménagement ou leur développement » ;
- ③ 2° L'article L. 2111-20-2 est complété par un III ainsi rédigé :
- ④ « III. – Après accord de l'État, la société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code peuvent convenir qu'un bien attribué à l'une d'entre elles par l'État sera attribué à l'autre de ces sociétés pour l'accomplissement des missions de cette dernière. Le cas échéant, cette attribution emporte transfert des subventions attachées aux actifs concernés.
- ⑤ « Les modalités de changement d'attribution sont fixées par décret en Conseil d'État. »
- ⑥ II. – Un accord entre les différentes entités du groupe public unifié mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports détermine le périmètre des biens immobiliers utiles à l'exploitation ferroviaire dont la propriété ou l'affectation est transférée à leur valeur nette comptable au profit des entités mentionnées au présent II. Ce transfert tient compte des usages actuels de ces biens.
- ⑦ Préalablement au transfert, le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget au plus tard le 31 décembre 2028, pris après avis des autorités organisatrices régionales de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-3 du code des transports et de l'Autorité de régulation des transports mentionnée à l'article L. 1261-1 du même code.
- ⑧ III. – Les attributions et les transferts prévus au 2° du I et au II du présent article ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, droit ou taxe, ni d'aucune contribution, ni d'aucuns frais perçus au profit du Trésor.
- ⑨ IV (*nouveau*). – Le VI de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est ainsi modifié :
- ⑩ 1° Le second alinéa est ainsi modifié :
- ⑪ – les mots : « et à la valeur vénale, nette de toutes subventions pour les terrains y afférents » sont supprimés ;
- ⑫ – sont ajoutées trois phrases ainsi rédigées : « Les terrains y afférents qui demeurent directement affectés au service public ferroviaire sont apportés gracieusement en jouissance à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande, dans un délai raisonnable qu'elle fixe et pour une durée qu'elle détermine et qui ne peut excéder cinquante ans. Ces apports ne donnent lieu au versement d'aucune somme ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Dès que les terrains apportés en jouissance à l'autorité organisatrice cessent d'être affectés directement au service public ferroviaire, SNCF Voyageurs peut reprendre sans délai la jouissance des terrains sans compensation pour l'autorité organisatrice concernée. » ;
- ⑬ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

⑭ « SNCF Voyageurs peut, à la demande de l'autorité organisatrice, transférer un ensemble fonctionnel cohérent d'installations et de voies de service sans qu'il soit nécessaire que ces installations participent à l'exécution du service public ferroviaire. »

⑮ V (*nouveau*). – La perte de recettes résultant pour SNCF Voyageurs du IV du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 234, présenté par M. Fargeot, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 11

Après le mot :

mots : «

insérer les mots :

, pour les ateliers de maintenance

II. – Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

– est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Un décret en Conseil d'État détermine les catégories de terrains afférents aux ateliers de maintenance pouvant faire l'objet du transfert prévu au premier alinéa, les critères permettant de les identifier ainsi que, le cas échéant, les modalités d'évaluation de ces terrains et de calcul de l'indemnité due au titre de leur transfert. » ;

III. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

, à la demande de l'autorité organisatrice, transférer

par les mots :

inclure dans ce transfert

La parole est à M. Daniel Fargeot.

M. Daniel Fargeot. Cet amendement vise à sécuriser juridiquement le transfert des terrains liés aux ateliers de maintenance, par un transfert de propriété et non un apport en jouissance.

Il est proposé à cet effet d'aligner le régime du transfert des terrains sur celui des ateliers, soit un transfert de propriété en contrepartie de leur valeur nette comptable, car il existe une incertitude sur la nature de ce transfert.

Ces terrains sont stratégiques pour les autorités organisatrices de la mobilité, notamment pour assurer la maintenance et la continuité du service. Il est donc indispensable de clarifier les règles en privilégiant un transfert de propriété dans des conditions équilibrées financièrement. À défaut, cela aurait pour effet – j'y insiste – de laisser à SNCF Voyageurs la propriété de terrains stratégiques pour les AOM.

Mme la présidente. L'amendement n° 144 rectifié, présenté par Mmes Morin-Desailly et de La Provôté, M. Dhersin, Mmes Billon et Gacquerre, M. Chauvet, Mmes Romagny et Jacquemet et M. Duffourg, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

– sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Les terrains y afférents sont transférés à titre gracieux, dès lors qu'ils demeurent affectés au service public ferroviaire, sans contrepartie financière. Ce transfert ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. »

II. – Après l'alinéa 13

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Avant réalisation de ce transfert, le propriétaire procède à un diagnostic avant cession permettant d'identifier l'ensemble des présences de substances dangereuses. Le programme de diagnostic avant cession est approuvé en accord avec le cessionnaire.

« En cas de cession ultérieure, totale ou partielle du bien, dès lors que cette cession intervient postérieurement à une désaffectation du domaine public ferroviaire ou à un changement d'usage, l'éventuelle plus-value nette réalisée à l'occasion de ladite cession est reversée au propriétaire initial.

« Cette obligation de reversement est exigible à la date de réalisation de la cession et devra être exécutée dans un délai de trois mois à compter de cette date.

« La plus-value nette s'entend comme la différence positive entre, d'une part, le prix de cession effectivement perçu par la région et, d'autre part, la valeur vénale du terrain estimée au moment du transfert visé au premier paragraphe majorée des dépenses ayant contribué à l'augmentation de la valeur du bien.

La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Il s'agit d'un amendement de notre collègue Catherine Morin-Desailly.

L'article 21 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit que le transfert aux régions des sites de maintenance nécessaires à l'exploitation des services ferroviaires régionaux s'effectue moyennant une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des ateliers et à la valeur vénale des terrains.

Si la commission a retenu le principe d'une valorisation nulle du foncier, au motif que celui-ci a été cédé gratuitement par l'État à l'opérateur historique au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il paraît, à plusieurs égards, préférable de prévoir un transfert en pleine propriété des terrains correspondant aux centres de maintenance affectés au service public ferroviaire.

En premier lieu, dans le contexte d'ouverture à la concurrence résultant de la réglementation européenne, le maintien de la propriété foncière entre les mains de l'opérateur historique ne se justifie plus. Les autorités organisatrices régionales et l'État assument désormais la responsabilité de l'acquisition des matériels roulants ainsi que de l'organisation de leur maintenance.

En second lieu, le recours à un simple droit de jouissance, y compris pour une durée étendue, ne permet pas de sécuriser pleinement l'usage de ces terrains. Les collectivités sont en effet amenées à engager des investissements significatifs.

Le présent amendement vise toutefois à encadrer ce transfert afin de préserver l'intérêt général. Il tend à ce que ces terrains demeurent affectés exclusivement au transport public de voyageurs, conditionnant leur transfert à titre gratuit au respect de cette affectation.

Enfin, afin de prévenir tout risque de valorisation spéculative, il est prévu que toute plus-value foncière éventuellement réalisée ultérieurement soit intégralement reversée au propriétaire initial, à savoir SNCF Voyageurs.

Mme la présidente. L'amendement n° 30 rectifié, présenté par MM. Dhersin, J.M. Arnaud et L. Vogel et Mmes Gacquerre et Lermytte, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

– Sont ajoutées sept phrases ainsi rédigées : « Les terrains y afférents sont transférés à titre gracieux, dès lors qu'ils demeurent affectés au service public ferroviaire, sans contrepartie financière. Ce transfert ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Avant réalisation de ce transfert, le propriétaire procède à un diagnostic avant cession permettant d'identifier l'ensemble des présences de substances dangereuses. Le programme de diagnostic avant cession est approuvé en accord avec le cessionnaire. En cas de cession ultérieure, totale ou partielle du bien, dès lors que cette cession intervient postérieurement à une désaffectation du domaine public ferroviaire ou à un changement d'usage, l'éventuelle plus-value nette réalisée à l'occasion de ladite cession est reversée au propriétaire initial. Cette obligation de reversement est exigible à la date de réalisation de la cession et devra être exécutée dans un délai de trois mois à compter de cette date. La plus-value nette s'entend comme la différence positive entre, d'une part, le prix de cession effectivement perçu par la Région et, d'autre part, la valeur vénale du terrain estimée au moment du transfert visé au premier paragraphe majorée des dépenses ayant contribué à l'augmentation de la valeur du bien. » ;

La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Cet amendement concerne les centres de maintenance ferroviaire transférés aux régions. Il vise à permettre le transfert en pleine propriété, à titre gratuit, des terrains concernés, dès lors qu'ils demeurent affectés au service public ferroviaire.

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, il n'est plus pleinement cohérent que ces terrains restent détenus par l'opérateur historique, alors même que les régions organisent le service, financent le matériel roulant et sont appelées à investir durablement dans la maintenance. On ne peut pas demander aux collectivités d'assumer ces responsabilités sans leur donner une maîtrise suffisamment solide des sites concernés ; un simple droit de jouissance ne sécurise pas assez les investissements qu'elles auront à réaliser. La pleine propriété apporte davantage de clarté, de sécurité juridique et d'efficacité.

Ce transfert est strictement encadré. D'abord, il demeure lié à l'affectation au service public ferroviaire. Ensuite – c'est un point important –, si le bien est ultérieurement cédé, après désaffectation ou changement d'usage, l'éventuelle plus-value nette réalisée devra être reversée au propriétaire

initial. Autrement dit, nous donnons aux régions les moyens d'agir sans ouvrir la voie à une quelconque logique spéculative.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Si vous le permettez, madame la présidente, je prendrai le temps d'exposer la position de la commission.

Il est prévu, dans le droit existant, un transfert des biens afférents aux centres de maintenance qui tiennent compte de leur valeur vénale. Cette situation n'est pas satisfaisante, car ces biens ont vocation à être utilisés pour le service public ferroviaire. De plus, au regard de la réglementation en vigueur, une fois le transfert définitif du terrain effectué, si ce dernier n'est plus utilisé pour le service public ferroviaire, le retour de celui-ci dans le patrimoine de SNCF Voyageurs est impossible.

Par conséquent, le texte que la commission a adopté prévoit que les terrains en question soient apportés gracieusement en jouissance à l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, à la demande de cette dernière, dans un délai raisonnable qu'elle fixe et pour une durée qu'elle détermine et qui ne peut excéder cinquante ans – nous ne sommes pas dans le cadre d'un bail emphytéotique.

En revanche, dès que les terrains apportés en jouissance à l'AOM cessent d'être affectés directement au service public ferroviaire, SNCF Voyageurs peut reprendre sans délai la jouissance de ces terrains sans compensation pour l'autorité organisatrice concernée. Puisqu'ils ont été fournis gracieusement, ils sont susceptibles d'être repris gracieusement.

En somme, la commission a arrêté une position d'équilibre. Prévoir, comme il est proposé par les auteurs des amendements n° 144 rectifié et 30 rectifié, un transfert en pleine propriété à titre gracieux aux régions serait en revanche excessif. Un tel transfert leur permettrait de désaffecter les terrains de leur usage, à savoir assurer le service public ferroviaire, et de les vendre. Le foncier ferroviaire est précieux ; il faut le préserver.

En outre, les deux amendements que je viens de citer tendent à prévoir que SNCF Voyageurs finance la dépollution des sites, alors que cette dépense incombe à l'autorité organisatrice, et non à l'opérateur. Il ne me semble pas opportun d'affaiblir de la sorte l'opérateur historique dans le contexte actuel d'ouverture à la concurrence.

Pour ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur les amendements n° 144 rectifié et 30 rectifié.

Elle est également défavorable à l'amendement n° 234, qui a pour objet de renvoyer au pouvoir réglementaire la définition des modalités de ce transfert et la fixation de l'indemnité touchée par SNCF Voyageurs. Cette question, essentielle pour les collectivités territoriales, relève du législateur ; aussi ne peut-elle pas être intégralement déléguée.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je souhaite apporter une nuance aux propos du rapporteur.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire fixe les modalités de transfert aux régions, par la SNCF, des terrains afférents aux sites de maintenance nécessaires à l'exploitation des trains express régionaux (TER). Ces collectivités ont toutefois exprimé le besoin de faire évoluer le cadre législatif de ces transferts.

Le travail mené par le rapporteur et la commission – je les en remercie – a permis de trouver un compromis : un dispositif de mise à disposition à titre gracieux des terrains par SNCF Voyageurs, qui m'apparaît comme une solution équilibrée entre les attentes des régions et la nécessité de limiter les conséquences des transferts sur le patrimoine de la SNCF.

Dans la mesure où cette solution est remise en cause par les amendements n^{os} 144 rectifié et 30 rectifié, le Gouvernement y est défavorable.

L'amendement n^o 234 est d'une autre nature. En effet, il a pour objet de renvoyer à un décret la définition des terrains concernés par ces transferts. Pour celui-ci, je m'en remettrai à la sagesse de la Haute Assemblée.

En tout état de cause, sur ces questions de transfert de terrains, je souhaite vraiment qu'un travail plus approfondi soit mené d'ici à l'examen du texte par l'Assemblée nationale, afin de mieux identifier les répercussions concrètes des évolutions proposées pour chacune des parties concernées.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 234.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 144 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 30 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 6 bis (nouveau)

- ① I. – Les matériels ferroviaires mis en service avant le 1^{er} janvier 2005 et transférés ou mis à disposition, à titre onéreux ou gratuit, dans le cadre d'un contrat de service public concourant à la réalisation du transport ferroviaire de voyageurs entre personnes publiques ou entre une personne publique et une personne privée chargée de l'exécution d'un contrat de service public, notamment en application de l'article 21 de la loi n^o 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, sont autorisés à circuler jusqu'à leur fin de vie utile en application du paragraphe 2 de l'entrée 6 du tableau de l'annexe XVII du règlement (CE) n^o 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n^o 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n^o 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission. Les stocks de pièces consommables et réparables qui sont fournis en dotation à l'occasion du transfert ou de la mise à disposition de ces matériels peuvent également être utilisés jusqu'à leur fin de vie utile, conformément aux dispositions précitées.

- ② II. – En cas de transfert des matériels roulants et des stocks de pièces consommables et réparables mentionnés au I du présent article, les articles L. 521-17, L. 521-18 et le 7^o de l'article L. 521-21 du code de l'environnement ne s'appliquent pas.

- ③ III. – Préalablement au transfert ou à la mise à disposition des matériels mentionnés au I, la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition communique au futur exploitant, mainteneur, concessionnaire ou détenteur l'ensemble des informations en sa possession relatives à la présence, à la localisation et à la gestion des substances dangereuses, en ce qui concerne les risques associés.

- ④ À ce titre, sont transmis dans la limite des informations effectivement détenues par la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition :

- ⑤ 1^o La liste exhaustive des matricules des matériels roulants pouvant contenir des substances dangereuses connues par la personne procédant à ce transfert ou à cette mise à disposition à la date du transfert, assortie, pour chacun d'eux, d'une description des éléments dangereux, incluant la nature des composants concernés ainsi que leur localisation au sein des matériels connue à la date du transfert, à savoir :

- ⑥ a) Toutes les données relatives aux matériels roulants concernés issues de l'inventaire des substances recensées tel que la « Base Fibres » ;

- ⑦ b) Les conclusions des prélèvements et repérages avant travaux réalisés sur ces matériels, y compris ceux effectués antérieurement à la demande ;

- ⑧ c) Le cas échéant, les plans d'actions spécifiquement élaborés à la demande de l'inspection du travail, pour prévenir les risques relatifs à la présence de substances dangereuses, pour un ou plusieurs matériels roulants ;

- ⑨ 2^o Une attestation certifiant l'exhaustivité des informations transmises et confirmant qu'elles sont établies à la meilleure connaissance de la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition, en sa qualité de propriétaire, détenteur et entité en charge de la maintenance.

- ⑩ Les informations mentionnées au présent III sont celles dont la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition a connaissance à la date de la demande.

- ⑪ Ces informations sont fournies par la personne procédant au transfert ou à la mise à disposition dans un délai qui ne peut excéder six mois.

- ⑫ Les autorités organisatrices mentionnées à l'article L. 1231-3 du code des transports peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports en cas de difficulté relative à la transmission, à la complétude ou à la fiabilité de ces informations.

- ⑬ À la suite du transfert des matériels ou de leur mise à disposition, les exploitants, mainteneurs et détenteurs de ces matériels effectuent, sous leur seule responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour s'assurer que ces matériels sont utilisés, maintenus et détenus dans des conditions ne portant pas atteinte à la santé humaine et à l'environnement.

- ⑭ IV. – Le I de l'article 21 de la loi n^o 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

- 15 « Un mécanisme de remboursement des sommes provisionnées par les autorités organisatrices de la mobilité pour prévoir le démantèlement des matériels roulants comportant des substances dangereuses est mis en place par l'opérateur chargé de l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, à hauteur des sommes effectivement payées à l'opérateur, au bénéfice de l'autorité organisatrice qui les a financées.
- 16 « L'éventuel produit de placement de la trésorerie positif généré entre la constitution de la provision et le remboursement de cette dernière en application de l'avant-dernier alinéa du présent I donne lieu à un reversement par l'opérateur chargé de l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs à l'autorité organisatrice, dans des conditions définies par décret. – (Adopté.)

Article 7

- 1 À la sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est rétabli un article L. 2111-23 ainsi rédigé :
- 2 « Art. L. 2111-23. – La société SNCF Réseau ainsi que sa filiale mentionnée au 5^o de l'article L. 2111-9 ont qualité pour passer en la forme administrative les actes mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1212-1 du code général de la propriété des personnes publiques et réalisés au nom de l'État en application de l'article L. 2111-20 du présent code. L'article L. 1212-4 du code général de la propriété des personnes publiques s'applique aux actes passés en application du présent article. – (Adopté.)

Article 8

- 1 L'article L. 515-16-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 2 « Lorsqu'un projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'acte déclarant d'utilité publique le projet peut emporter des dérogations aux interdictions et aux prescriptions fixées par les plans de prévention des risques technologiques mentionnées au premier alinéa du présent article. Ces dérogations ne doivent conduire ni à porter atteinte à l'économie générale du plan, ni à aggraver les risques existants, ni à accroître la vulnérabilité. L'acte déclarant d'utilité publique définit les conditions particulières auxquelles est subordonnée la réalisation du projet. L'enquête publique mentionnée à l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur les dérogations au plan. Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent alinéa. »

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 164 est présenté par MM. Devinaz et Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vayssouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 218 est présenté par MM. Dantec, Fernique et Benarroche, Mme de Marco, MM. Dossus et Gontard, Mme Guhl, MM. Jadot et Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Hervé Gillé, pour présenter l'amendement n° 164.

M. Hervé Gillé. Il s'agit d'un amendement de notre collègue Gilbert-Luc Devinaz.

L'article 8 autorise des dérogations aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) pour les projets d'infrastructures ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Il vise clairement celui de l'étoile ferroviaire lyonnaise et son raccordement à Saint-Fons, à l'est de l'agglomération lyonnaise, au cœur de la vallée de la chimie.

Derrière les usines qui bordent l'autoroute A7, Saint-Fons et ses 19 500 habitants vivent au rythme de la vallée de la chimie, qui s'étire sur une quinzaine de kilomètres au sud de Lyon avec ses longues et fumantes cheminées. Elkem Silicones, Solvay, Kem One, Domo Chemicals : toutes ces grandes entreprises du secteur de la chimie ont choisi de s'installer là-bas.

Le 22 décembre 2025, une explosion sur le site de l'usine Elkem Silicones a causé la mort de deux personnes et entraîné le confinement des habitants de quatre communes. Malgré la rigoureuse application du plan de prévention des risques, le danger est toujours présent.

L'efficacité du PPRT tient à son caractère uniforme : aucune dérogation pour aucune raison, ou presque. Or, avec l'article 8, on ouvre justement une brèche qui nuira à cette efficacité. Aussi, nous nous interrogeons sur la pertinence de cette disposition.

Pourquoi simplifier le PPRT pour un projet ferroviaire ? Pourquoi ne pas l'accepter pour un tramway, par exemple ? Ainsi, Sytral Mobilités s'est vu refuser l'implantation d'un arrêt à la place d'un arrêt de bus déjà existant en zone PPRT. Cet article n'ouvre-t-il pas une brèche dans laquelle tous les acteurs, collectivités et/ou entreprises, s'engouffreront pour solliciter des dérogations ?

Par ailleurs, ces dispositions n'entrent-elles pas en contradiction avec l'esprit même du PPRT, dans la mesure où l'étoile ferroviaire lyonnaise fait peser des risques supplémentaires du fait de l'accroissement du nombre d'usagers et de la fréquentation sur place ?

Enfin, n'est-ce pas attentatoire au principe d'égalité ? De fait, les collectivités devront appliquer le PPRT, et donc payer plus cher la réalisation d'équipements publics, quand d'autres pourraient y déroger.

Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste demande la suppression de cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 218.

M. Jacques Fernique. Le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires s'oppose à l'article 8, qui prévoit d'accorder des dérogations aux interdictions et aux prescriptions fixées dans les plans de prévention des risques technologiques pour les projets ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité

publique. Cette mesure de simplification et d'accélération visant à sécuriser les projets remet en cause le droit de l'environnement et le fragilise.

Il est fait mention dans l'étude d'impact de ce texte du projet de l'étoile ferroviaire lyonnaise et de son raccordement à Saint-Fons, à l'est de l'agglomération lyonnaise, au cœur de la vallée de la chimie. Le renforcement du passage des trains fera courir des risques supplémentaires, en raison notamment de l'augmentation du nombre des usagers et de la fréquentation en hausse d'un territoire qui compte déjà quinze sites Seveso, et où des rejets massifs de substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées (PFAS) causent de graves pollutions de l'eau, du sol et de l'air, exposant la population et les salariés des entreprises à des problèmes de santé.

Nous voyons mal comment cela pourrait ne pas « porter atteinte à l'économie générale du plan », ni « aggraver les risques existants », ni « accroître la vulnérabilité », comme l'indique le dispositif de l'article 8. Le raccourcissement des délais de modification des PPRT ne doit pas se faire au détriment de la prévention et de la protection des habitants.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. S'agissant d'amendements de suppression d'un article auquel nous sommes attachés, la commission y est évidemment défavorable.

Je rappelle, comme vous venez de le faire, monsieur Gillé, que des dérogations existent déjà pour les énergies renouvelables et qu'elles sont strictement encadrées – ce qui est rassurant.

Monsieur Fernique, comme vous l'avez souligné, les présentes dérogations ne doivent conduire « ni à porter atteinte à l'économie générale du plan, ni à aggraver les risques existants, ni à accroître la vulnérabilité. » Il s'agit donc bien d'une régulation parfaitement encadrée.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. L'article 8 autorise les promoteurs de projets ferroviaires faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique de déroger aux prescriptions fixées par les plans de prévention des risques technologiques, mais dans un cadre strictement limité.

De fait, l'objectif est de mener à bien ces projets ferroviaires tout en garantissant qu'ils restent compatibles avec les objectifs du plan en matière de prévention des risques et de sécurité des personnes. Concrètement, tout projet devra démontrer qu'il ne crée pas de risques supplémentaires, notamment au travers d'études précises et, si nécessaire, par la mise en place de mesures de protection adaptées.

C'est pourquoi je suis défavorable à ces deux amendements identiques.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit, Hervé Gillé l'a dit, d'un amendement de notre collègue Gilbert-Luc Devinaz, absent aujourd'hui pour des raisons de santé.

L'intéressé connaît particulièrement bien ce dossier. Et pour cause, notre collègue n'est pas n'importe qui, professionnellement parlant : géologue de formation, il a passé une grande partie de sa vie au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

M. Philippe Tabarot, ministre. Tout à fait !

M. Olivier Jacquin. Aussi, il est particulièrement sensibilisé aux enjeux liés à la prévention des risques. Par ailleurs, il connaît particulièrement bien l'étoile ferroviaire lyonnaise et la vallée de la chimie.

Gilbert-Luc Devinaz est loin d'être un écologiste. Cependant, il pressent clairement les dangers que ferait peser l'entrée en vigueur de cet article, lequel pourrait même menacer la réalisation de certains projets. De fait, avec cette disposition, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, vous prenez le risque de braquer le milieu local, riche et varié.

Supprimons cet article. Cette fausse bonne idée s'inscrit dans une logique qui relève davantage du triste projet de loi de simplification de la vie économique, qui a été adopté tout à l'heure, que d'une réflexion prospective sur l'environnement ferroviaire et industriel.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 164 et 218.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9

- ① Le chapitre unique du titre V du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par des articles L. 2151-5 à L. 2151-7 ainsi rédigés :
- ② « Art. L. 2151-5. – Afin de permettre aux entreprises ferroviaires de respecter leurs obligations relatives au droit d'information des voyageurs et, le cas échéant, relatives à la fourniture d'une assistance, au remboursement, à la poursuite du voyage ou au réacheminement, à l'indemnisation ainsi qu'au traitement des plaintes, prévues en application du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs, les fournisseurs de services numériques multimodaux, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de la vente de voyages et de séjours immatriculés au registre mentionné à l'article L. 141-3 du code du tourisme et toute personne habilitée à vendre des titres de transport ferroviaire communiquent à l'entreprise ferroviaire dont elles ont distribué un titre de transport ferroviaire, avant le début de l'exécution programmée du service de transport concerné, les informations suivantes :
- ③ « 1° L'identité, lorsque le titre de transport est nominatif, et, le cas échéant, les coordonnées personnelles du voyageur titulaire du titre de transport ;
- ④ « 2° Les données de voyage de la prestation commercialisée lorsque le titre de transport constitue un billet direct, au sens du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 précité.
- ⑤ « Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.
- ⑥ « Art. L. 2151-6 (nouveau). – Sans préjudice des droits ouverts par le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, lorsqu'un billet a été acheté dans le cadre d'une seule transaction

commerciale, les voyageurs ferroviaires réalisant un trajet qui comporte une ou plusieurs correspondances bénéficient d'un droit à la poursuite du voyage vers la destination finale dans les meilleurs délais. En conséquence, le voyageur ayant manqué une ou plusieurs correspondances a le droit de monter à bord de tout autre train que celui pour lequel il avait acquis un billet assurant la poursuite de son trajet vers sa destination finale dans les meilleurs délais, quelle que soit l'entreprise ferroviaire assurant cette prestation de transport. Cet autre train appartient à la même catégorie de services mentionnés aux articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12 du présent code que celle correspondant au train dont le voyageur a manqué la correspondance ou, en cas d'absence de train de cette catégorie dans un délai raisonnable, à une autre catégorie de services mentionnés aux mêmes articles L. 2121-1, L. 2121-3 et L. 2121-12.

- 7 « Ce droit ne donne pas lieu au versement d'une compensation financière entre les entreprises ferroviaires.
- 8 « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret.
- 9 « *Art. L. 2151-7 (nouveau).* – Pour l'application de l'article L. 2151-6, le distributeur du billet communique aux entreprises ferroviaires assurant les différents segments du trajet, les données de voyage des prestations commercialisées.
- 10 « Lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à un manquement de correspondance, il communique immédiatement ces données à l'ensemble des entreprises ferroviaires assurant des prestations de transport sur la ligne ferroviaire concernée, afin de permettre la poursuite du voyage vers la destination finale dans les meilleurs délais.
- 11 « Pour l'application du premier alinéa du présent article, les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs veillent à ce que le distributeur soit en mesure de transmettre aux entreprises ferroviaires susceptibles de prendre en charge un voyageur en rupture de correspondance les données de voyage relatives à chaque segment de son trajet ferroviaire.
- 12 « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. »

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Mon intervention concerne la mission d'information sur la billettique dans les transports, dont je suis l'un des quatre corapporteurs.

Je suis sénateur depuis 2017 et c'est la première fois que je participe à une mission d'une telle qualité, du fait notamment du niveau de complexité technique du sujet. Il s'agit réellement d'une mission tout à fait particulière. Ses travaux ont du reste heureusement coïncidé avec l'annonce de ce projet de loi-cadre, qui représente, de fait, un potentiel véhicule législatif pour les mesures que nous soutenons, et qui pourrait contribuer à ce que certaines d'entre elles soient adoptées rapidement.

Aussi, M. le rapporteur Didier Mandelli et moi-même avons pris la décision de proposer certaines dispositions que nous considérons comme prioritaires par voie d'amendement à ce projet de loi-cadre, quand bien même les travaux

de notre mission d'information ne seraient pas totalement clos, et ce à la condition, bien évidemment, que Franck Dhersin, Jacques Fernique, Pierre Jean Rochette – mes trois corapporteurs – et moi-même soyons unanimement d'accord sur les dispositifs à privilégier.

Tous les quatre, alors que nous appartenons à des groupes politiques très différents, nous nous sommes retrouvés pour agir dans un but commun : l'intérêt des usagers français.

Il en résulte des mesures importantes, comme l'harmonisation technique des données de l'ensemble des AOM – ces dernières seront contraintes d'utiliser le même type de technologie pour transmettre leurs données – ou l'harmonisation des tarifs – actuellement, on n'est pas jeune ou retraité au même âge selon que l'on voyage en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca) ou dans les Hauts-de-France, ce qui est assez difficile à comprendre pour nos concitoyens.

J'ai formulé une autre proposition, que je défendais depuis longtemps et qui a été reprise dans le cadre de la mission d'information : que notre assez génial opérateur national, la SNCF, qui a produit un outil remarqué dans le monde entier...

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Olivier Jacquin. ... et relativement performant, SNCF Connect, devienne une sorte d'opérateur d'intérêt général.

Mme la présidente. L'amendement n° 264 rectifié, présenté par MM. Levi, Laugier et Bonhomme, Mme Gacquerre, MM. Canévet, Henno et Pillefer, Mme Billon, M. J. M. Arnaud, Mmes Jacquemet, Saint-Pé et Romagny, MM. Courtial et Laménie et Mme Devésa, est ainsi libellé :

Alinéa 6, première phrase

1° Après la première occurrence du mot :

ferroviaires

insérer les mots :

et par le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

2° Après la seconde occurrence du mot :

ferroviaires

insérer les mots :

ou par autobus ou autocar de services réguliers de plus de 250 kilomètres

La parole est à M. Bernard Pillefer.

M. Bernard Pillefer. Il s'agit d'un amendement de mon collègue Pierre-Antoine Levi.

Le nouveau droit à la poursuite d'un voyage en cas de correspondance ratée du fait d'un retard de train, introduit dans le texte par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est bienvenu pour assurer une continuité du trajet aux voyageurs, à l'heure où la billettique est plus que jamais fragmentée et où différents opérateurs peuvent gérer les segments d'un même trajet.

De nombreux trajets comprennent deux segments ferroviaires, avec une correspondance pour les relier. Toutefois, certains d'entre eux, vendus en une seule prestation commerciale, comprennent à la fois un segment réalisé en service

régulier de transport public par autocar et un segment ferroviaire. Dans ce cas de figure, le voyageur ne pourrait pas bénéficier du droit créé à l'article 9.

Afin de favoriser l'intermodalité et la multimodalité, cet amendement vise à étendre ce droit aux voyageurs ayant acheté, lors d'une seule transaction commerciale, un billet impliquant un premier segment en autocar puis une correspondance ferroviaire. Ainsi, le voyageur ayant manqué sa correspondance ferroviaire, indépendamment du fait qu'il ait pris un train ou un autocar, aurait le droit de monter dans tout autre train assurant la poursuite de son trajet vers sa destination finale, et ce dans les meilleurs délais.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission partage l'objectif que cherchent à atteindre les auteurs de cet amendement. Néanmoins, à ce stade, l'article 9 ne concerne que les services ferroviaires et nous estimons qu'il serait trop complexe de le modifier, compte tenu notamment de la pluralité des acteurs concernés.

Par ailleurs, les services routiers étant plus fréquemment affectés par des retards que les services ferroviaires, pour des raisons que l'on peut aisément imaginer, ce droit à la correspondance pourrait être difficile à mettre en œuvre pour les opérateurs du rail. À l'inverse, en cas de train retardé, les services réguliers de transport public par autobus ou autocar auraient plus de peine que les services ferroviaires à faire monter à bord des voyageurs supplémentaires, étant donné le nombre de places plus limité dans un car que dans un train.

Il ne faut certes pas exclure définitivement une telle mesure, mais il est peut-être préférable d'attendre que ces dispositions s'appliquent au ferroviaire et que le dispositif arrive à maturité avant d'avancer en ce sens.

Cet amendement me paraît de bon sens, car le trajet effectué par un voyageur constitue un continuum, mais, à ce stade, il semble prématuré de l'adopter sans en avoir évalué les répercussions sur l'ensemble des acteurs du secteur des transports.

La commission est donc, à regret, défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable, à regret également.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 264 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 119 rectifié *bis*, présenté par MM. Rochette, Dhersin, Fernique et Jacquin, Mmes Bessin-Guérin et Bourcier, MM. Brault, Capus, Chasseing, Chevalier et Grand, Mme Lermytte, M. Buis, Mmes de Cidrac et N. Delattre et M. Khalifé, est ainsi libellé :

Alinéa 6

1° Deuxième phrase

a) Après le mot :

correspondances

insérer les mots :

en raison d'un retard ou de l'annulation d'un ou de plusieurs services précédents

b) Compléter cette phrase par les mots :

, sans coût supplémentaire

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

En cas d'absence de place disponible dans cet autre train, le voyageur se voit proposer de monter à bord, sans garantie de place assise, sous réserve du respect des obligations de sécurité incombant à l'entreprise ferroviaire concernée.

La parole est à M. Pierre Jean Rochette.

M. Pierre Jean Rochette. Cet amendement, qui résulte des travaux de la mission d'information sur la billettique dans les transports, vise à clarifier les droits du voyageur disposant de billets combinés. Il s'agit de le protéger en cas de problème de correspondance.

Mme la présidente. L'amendement n° 233, présenté par M. Fargeot, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 6, deuxième phrase

Après le mot :

correspondances

insérer les mots :

en raison d'un train supprimé ou retardé et dans les mêmes conditions que le règlement précité

II. – Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

Un accord de coopération entre les entreprises ferroviaires définit les conditions opérationnelles et financières selon lesquelles est garantie la poursuite du voyage prévue au premier alinéa, dont notamment les temps de correspondance minimaux applicables et les trains éligibles. Lorsqu'elles concluent un tel accord, les entreprises ferroviaires peuvent saisir l'Autorité de régulation des transports pour avis sur le caractère équitable, non discriminatoire et proportionné des conditions contractuelles, en tenant compte notamment des différences objectives entre les modèles économiques des services librement organisés en application de l'article L. 2121-12 et des services conventionnés organisés en application des articles L. 2121-1 ou L. 2121-3.

La parole est à M. Daniel Fargeot.

M. Daniel Fargeot. Cet amendement tend à garantir aux usagers la continuité du voyage en cas d'anomalies d'exploitation, notamment durant le trajet. Il vise donc à protéger le voyageur.

Il est tout autant indispensable de clarifier les relations entre opérateurs, car tous les services ne reposent pas sur les mêmes modèles économiques. Un trajet en TGV n'a pas le même coût qu'un trajet en TER.

Sans règles claires, la prise en charge des correspondances pourrait reposer de manière déséquilibrée sur certains acteurs. Il est donc nécessaire d'encadrer les accords entre opérateurs pour garantir des conditions justes et soutenables.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'amendement de précision n° 119 rectifié *bis*, fruit du travail des quatre rapporteurs de la mission d'information sur la billettique, est bienvenu. La commission y est donc favorable.

En revanche, l'adoption de l'amendement n° 233 conduirait les régions à compenser aux opérateurs de services librement organisés (SLO) le coût de la prise en charge des voyageurs. Un tel coût serait élevé pour les finances régionales, qui n'ont pas besoin de cela en ce moment. La commission émet donc un avis défavorable sur ce second amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je m'en remets à la sagesse du Sénat sur ces deux amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 119 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 233 n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 9, modifié.

(L'article 9 est adopté.)

Après l'article 9

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 165, présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vaysouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après l'adoption de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de repopulariser le « billet populaire de congés annuels » en revoyant ses modalités d'utilisation, à commencer par le rendre disponible à l'ensemble des résidents fiscaux et en généralisant son taux de réduction à 50 %.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Cet amendement, comme le suivant, l'amendement n° 232, a trait au billet de congé annuel : quatre-vingt-dix ans après sa création, nous estimons qu'il est temps de repopulariser ce billet aujourd'hui trop peu connu et de moins en moins utilisé, puisque seuls 24 000 billets ont été commandés l'année dernière.

Archaïsme des démarches à réaliser, politiques tarifaires propres à la SNCF, paysage ferroviaire en plein bouleversement avec la montée en puissance des régions et l'ouverture à la concurrence : voilà autant de facteurs qui expliquent le très faible recours à ce dispositif pourtant ô combien utile.

Cette politique relevant du champ réglementaire, nous sommes contraints, pour rendre notre proposition recevable, d'en passer par une demande de rapport. Nous souhaitons, ce faisant, donner au Gouvernement l'occasion de développer une nouvelle formule de ce billet de congé annuel : éligibilité

étendue à l'ensemble des résidents fiscaux en France au lieu d'être limitée aux seuls salariés ou chefs d'entreprise ; réduction garantie de 50 % sur l'aller-retour choisi ; élargissement du dispositif à l'ensemble des opérateurs ferroviaires ; fin de la condition des 200 kilomètres minimum.

Le rapport dresserait par ailleurs un bilan de l'effectivité des compensations dues par l'État à la SNCF et des modalités à mettre en œuvre pour garantir de telles compensations auprès des autres opérateurs.

Vous le savez, monsieur le ministre, des millions de personnes vivent à distance d'une gare. Rendre le billet de congé annuel attractif sera un vecteur supplémentaire de popularisation du train au détriment de la voiture. Des cartes de réduction existent certes pour les voyageurs réguliers, mais nous estimons qu'il faut aussi adresser un message aux utilisateurs très occasionnels en leur donnant envie de prendre le train.

Tel est l'objet des amendements n°s 165 et 232, dont l'adoption serait bénéfique à notre société dans son ensemble.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 232 est présenté par M. Jacquin, Mme Bonnefoy, M. Gillé, Mme Bélim, MM. Devinaz, Fagnen, Omar Oili, Ouizille, Uzenat et M. Weber, Mmes Espagnac et Canalès, MM. Lurel, Mérillou, Montaugé, Ros, Vaysouze-Faure, Tissot, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 267 est présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mmes Ollivier et Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de « repopulariser » le « billet populaire de congés annuels » en revoyant ses modalités d'utilisation, notamment pour le rendre véritablement disponible à l'ensemble des salariés, plus facilement utilisable et disponible pour l'ensemble des trains circulant sur le réseau ferré national.

L'amendement n° 232 a déjà été défendu.

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 267.

M. Jacques Fernique. Avec le billet populaire de congés annuels, nous voici ramenés à Léo Lagrange et au Front populaire.

Ce dispositif aujourd'hui largement méconnu des usagers doit être réactualisé et repopularisé – 24 000 billets seulement ont été commandés l'année dernière, comme vient de le dire mon collègue Simon Uzenat. Démarches datées, politiques tarifaires propres à la SNCF qui compliquent les choses, paysage ferroviaire en plein bouleversement avec l'ouverture à la concurrence : tout cela fait que le billet de congé annuel, dans sa forme actuelle, ne trouve plus sa place.

Cette politique relevant du champ réglementaire, nous sommes contraints de demander un rapport au Gouvernement pour qu'il détaille les actions qu'il pourrait mettre en œuvre à cet égard et évalue les coûts afférents. L'objectif est que les voyageurs occasionnels aient véritablement accès à ce billet à tarif réduit de 25 % et que celui-ci soit facile d'utilisation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. Nous partageons le constat qui vient d'être dressé : ce dispositif est sous-utilisé ou mal utilisé. En tout cas, ses critères ne correspondent plus aux réalités d'aujourd'hui.

Cela dit, nous ne souhaitons pas alourdir le projet de loi en y insérant une telle demande de rapport. S'agissant d'obtenir des réponses rapides sur un sujet à la fois important et assez technique, je vous invite plutôt, mes chers collègues, à adresser une question orale ou écrite au ministre chargé des transports. (*Moues dubitatives sur les travées du groupe SER.*)

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Avis défavorable également, s'agissant de demandes de rapport. Je suis prêt néanmoins à étudier ce sujet et à répondre, le cas échéant, aux questions qui se poseraient.

Les tarifs proposés par les opérateurs ferroviaires, avec ou sans carte commerciale, sont souvent plus avantageux que le billet de congé annuel, ce qui limite son utilisation.

Personne ne souhaite remettre en cause la vocation initiale de ce dispositif que l'on doit à Léo Lagrange et auquel vous êtes, je le sais, particulièrement attachés ; et nous essaierons de creuser la question. Mais si nous pouvons faire l'économie d'un rapport, chacun ne s'en portera que mieux.

M. Hervé Gillé. Ça dépend...

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je tiens, sur ce sujet, à apporter quelques précisions.

Comme à l'accoutumée, la commission oppose une fin de non-recevoir à une demande de rapport ; mais les rapports sont la matière première des parlementaires !

M. le rapporteur nous suggère d'exercer sur le ministre une pression orale ; c'est ce que je vais faire.

Au moment même où des discussions assez denses viennent d'avoir lieu à l'Assemblée nationale à propos d'éventuelles évolutions de cette date symbolique qu'est le 1^{er} mai, un héritage méconnu du Front populaire, ce drôle de billet de congé annuel gagnerait à être modernisé et mieux diffusé.

Monsieur le ministre, vous avez précisé que certaines cartes d'abonnement offrent des avantages presque supérieurs à ceux du billet de congé annuel, avec ses pauvres 25 %.

Or je vous rappelle qu'il y a quelques années encore, lorsque les Français payaient leurs titres de transport en chèques-vacances, ils bénéficiaient de 50 % de réduction.

Par ailleurs, la carte Avantage de la SNCF procure certes des avantages, mais la cible n'est pas la même, monsieur le ministre. Ce billet de congé annuel vise les voyageurs occasionnels, ceux qui n'ont pas souvent l'occasion de

prendre le train, à qui il arrive exceptionnellement de faire un déplacement pour des raisons familiales, des obsèques par exemple, ou pour partir une fois par an en vacances.

Il y a là, me semble-t-il, un outil extrêmement intéressant pour faire aimer le train davantage. Nous maintenons donc nos amendements, et j'espère qu'une suite réglementaire sera donnée à la pression orale délicate que je viens d'exercer sur M. le ministre ! (*Sourires.*)

Je profite de cette intervention pour signaler que certains décrets visant à imposer à l'ensemble des opérateurs le respect de la tarification sociale nationale – je pense notamment à la carte familles nombreuses – n'ont toujours pas été pris.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 165.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 232 et 267.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

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

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, je sollicite une suspension de séance de cinq minutes.

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour cinq minutes, pas une de plus !

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à une heure dix, est reprise à une heure quinze.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 9 bis (nouveau)

- ① La section 3 du chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 1115-10 est ainsi modifié :
- ③ a) Le II est ainsi modifié :
- ④ – à la première phrase du 1°, après les mots : « ensemble des services », sont insérés les mots : « que l'autorité compétente lui autorise de vendre » ;
- ⑤ – à la première phrase du 2°, après la référence : « 3° », est insérée la référence : « , 3° bis » ;
- ⑥ – après le même 2°, il est inséré un 2° bis ainsi rédigé :
- ⑦ « 2° bis Lorsqu'il assure la vente d'un service librement organisé mentionné aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3421-2 du présent code dans le cadre des cas prévus aux 3° et 3° bis du I de l'article L. 1115-11, le gestionnaire d'un service librement organisé sur un itinéraire identique ou similaire peut de droit obtenir la commercialisation de ses produits tarifaires par le fournisseur de service numérique multimodal dans des conditions raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées, notamment en matière de rémunération dudit service numérique multimodal. Cette disposition ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur est directement l'opérateur de l'ensemble des services dont il assure la vente ; »

- 8) *b)* À la deuxième phrase du III, après le mot : « conditions », sont insérés les mots : « , notamment, dans le cas mentionné au 1° dudit I en matière de rémunération du fournisseur de service numérique multimodal, » ;
- 9) *c)* Après le même III, sont insérés des III *bis* et III *ter* ainsi rédigés :
- 10) « III *bis*. – Par dérogation au III, le gestionnaire des services mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1115-11 peut ne pas rémunérer le fournisseur d'un service numérique multimodal délivrant ses produits tarifaires dans le cas mentionné au 1° du I du présent article si le gain économique qui lui est apporté par le fournisseur de service numérique multimodal est nul ou négligeable.
- 11) « III *ter*. – Par dérogation au III, dans le cas mentionné au 1° du I, un service numérique multimodal dont le fournisseur est une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 ou une personne privée agissant pour le compte de l'une de ces personnes publiques peut assurer à sa demande la vente de services mentionnés aux 1° et 2° du I de l'article L. 1115-11 dans des conditions contractuelles libres, le cas échéant sans rémunération. » ;
- 12) 2° Le I de l'article L. 1115-11 est ainsi modifié :
- 13) *a)* Le 1° est complété par les mots : « , à l'exception des abonnements d'une validité strictement supérieure à une semaine et des produits tarifaires reposant sur une facturation a posteriori d'une fréquence inférieure ou égale à un mois » ;
- 14) *b)* Après le 3°, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :
- 15) « 3° *bis* Les services librement organisés mentionnés aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3421-2 ainsi que les services faisant l'objet d'obligations de service public mentionnés à l'article L. 5431-2, lorsque le fournisseur du service numérique multimodal est une personne mentionnée à l'article L. 211-1 du code du tourisme, ou une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code et justifiant de garanties équivalentes aux garanties mentionnées au II de l'article L. 211-18 du code du tourisme ; ».

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, sur l'article.

M. Jacques Fernique. Il a déjà été beaucoup question, ce soir, de notre mission d'information sur la billettique dans les transports. Avec mes trois collègues rapporteurs, nous avons pris la pleine mesure des enjeux et des difficultés de la situation actuelle. Nous avons formulé des propositions qui ont été reprises par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable : celle-ci a fait le choix de faire primer l'intérêt des usagers...

M. Franck Dhersin. Absolument !

M. Jacques Fernique. ... sur des logiques strictement commerciales, sur la fragmentation naturellement issue de la concurrence, mais aussi, il faut le dire, sur certaines positions dominantes, lesquelles doivent favoriser l'excellence et les savoir-faire plutôt que l'inertie ou les blocages.

Aujourd'hui, pour l'essentiel, le commun des mortels a recours aux services numériques multimodaux pour s'informer, construire son voyage – avec ses éventuelles

correspondances –, acquérir ses titres de transport et tenter, en cas de perturbations, de faire valoir ses droits d'usager.

Que ces services soient fiables, qu'ils ne donnent lieu à aucune discrimination et qu'ils proposent l'ensemble des offres ferroviaires disponibles pour un itinéraire donné, c'est une nécessité. Cela suppose d'encadrer les coûts techniques et les commissions afin d'assurer, par une telle régulation, la juste rémunération du travail et du savoir-faire mobilisés. Telle est la voie qu'indique l'Europe et il nous faut l'emprunter sans attendre.

Des mesures miroirs seront sans doute indispensables pour que les homologues de la SNCF, qui proposent, chacun dans son pays, leur service numérique multimodal historique dominant, soient soumis à une obligation équivalente. Je crois cependant qu'il faut hâter ces démarches : c'est maintenant qu'il convient d'avancer. Tel est l'objet de l'article 9 *bis*.

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 272 rectifié *bis*, présenté par MM. Sautarel, Belin et Khalifé, Mmes Ventalon, Belrhiti et Demas, M. Séné et Mme Berthet, est ainsi libellé :

Alinéas 4, 6 et 7

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Stéphane Sautarel.

M. Stéphane Sautarel. Je ne vais pas tout à fait aller dans le sens de l'intervention que vient de faire notre collègue.

Cet amendement a en effet pour objet de supprimer une disposition introduite en commission visant à contraindre la plateforme SNCF Connect à vendre les titres des concurrents directs de l'entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs sur le segment de la grande vitesse.

Une telle disposition n'est ni utile pour l'ouverture à la concurrence sur les trains à grande vitesse ni souhaitable du point de vue des finances publiques et du financement du système ferroviaire.

En outre, elle n'est aujourd'hui en rien imposée par la législation européenne. Nous nous plaignons suffisamment des surtranspositions pour ne pas les anticiper...

Ainsi proposons-nous de supprimer cette mesure.

Mme la présidente. L'amendement n° 96 rectifié *ter*, présenté par M. Lemoyne, Mme Havet, MM. Patriat, Buis et Buval, Mmes Cazebonne et Duranton, MM. Fouassin, Iacovelli, Kulimoetoke, Lévrier et Mohamed Soilihi, Mme Nadille, M. Patient, Mme Phinera-Horth, MM. Rambaud et Rohfritsch, Mme Schillinger, M. Théophile et Mmes Bellamy et V. Boyer, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

II. – Alinéa 10

Après la première occurrence du mot :

multimodal

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

qualifié de contrôleur d'accès au sens du règlement (UE) 2022/1925 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2022 relatif aux marchés contestables et

équitable dans le secteur numérique et modifiant les directives (UE) 2019/1937 et (UE) 2020/1828 (règlement sur les marchés numériques) et qui délivre ses produits tarifaires, dans le cas mentionné au 1° du I du présent article, à titre accessoire d'un autre service de plateforme essentiel.

III. – Alinéa 11

1° Remplacer les mots :

agissant pour le compte de l'une de ces personnes publiques

par les mots :

contrôlée au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce par une autorité organisatrice de la mobilité ou un syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du présent code,

2° Remplacer les mots :

à sa demande

par les mots :

à la demande de ce fournisseur

IV. – Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Il s'agit, par cet amendement, d'encadrer un peu la mesure introduite en commission. L'idée est d'en revenir à l'esprit qui a présidé aux décisions prises par l'ART, l'Autorité de régulation des transports, au mois de février dernier, tout en préservant celui de la loi d'orientation des mobilités, laquelle définit le cadre applicable aux fournisseurs de services numériques multimodaux.

Nous souhaitons faire en sorte que la gratuité envisagée à l'article 9 *bis* soit restreinte aux seuls acteurs ultradominants, qualifiés de « contrôleurs d'accès » au sens du règlement européen, car ce sont eux qui sont en mesure d'absorber l'absence de rémunération.

Mme la présidente. L'amendement n° 98 rectifié, présenté par M. Lemoyne, Mme Havet, MM. Patriat, Buis et Buval, Mmes Cazebonne et Duranton, MM. Fouassin, Iacovelli, Kulimoetoke, Lévrier et Mohamed Soilihi, Mme Nadille, M. Patient, Mme Phinera-Horth, MM. Rambaud et Rohfritsch, Mme Schillinger, M. Théophile et Mme V. Boyer, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

II. – Alinéa 7

1° Première phrase

Remplacer les mots :

aux 3° et 3° *bis*

par les mots :

au 3°

2° Seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Cette disposition ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur, directement ou par l'intermédiaire d'une société qu'il contrôle ou qui le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code du commerce, est aussi l'opérateur de l'ensemble des services librement organisés dont il assure la vente ; »

III. – Alinéas 14 et 15

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Je retire cet amendement, qui allait dans le même sens que celui de M. Sautarel.

Une précision, madame la présidente : désireux de me rapprocher des positions adoptées par la commission, j'ai déposé un amendement de repli que nous examinerons dans quelques instants.

Mme la présidente. L'amendement n° 98 rectifié est retiré.

L'amendement n° 134, présenté par M. Fargeot, est ainsi libellé :

Alinéas 6 et 7

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Daniel Fargeot.

M. Daniel Fargeot. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi une pointe d'humour : comme le disait Coluche, on veut parfois laver « plus blanc que blanc » ; mais pour obtenir quelle couleur en définitive ? Je crains que ne sorte, de cet article 9 *bis*, que du rouge ! (*Sourires.*) À force de vouloir être toujours plus vertueux, on finit par créer des mécanismes qui se retournent contre l'objectif initial. C'est exactement le risque que nous prenons ici.

Nous partageons l'objectif de faciliter la vie des usagers et d'améliorer l'accès aux titres de transport, mais cela ne doit pas se faire au prix d'un affaiblissement de notre modèle ferroviaire. L'article 9 *bis* instaure en réalité un droit d'accès quasi automatique à la distribution et ouvre une brèche dans l'équilibre du système. Je vais dire les choses concrètement : un concurrent italien ou espagnol pourra exiger que ses billets soient vendus sur une plateforme telle que SNCF Connect dès lors qu'il opère sur un itinéraire similaire à un trajet couvert par l'opérateur historique.

C'est donc la question du financement de notre modèle ferroviaire qui se pose. SNCF Connect participe directement à la solidité économique du système : il y va des capacités d'investissement dans le réseau, de modernisation des infrastructures et de desserte des territoires.

Surtout, il s'agit d'une mesure isolée, car le cadre européen est en cours de discussion. Nous connaissons la surtransposition ; nous sommes en train d'inventer la transposition par anticipation, qui, en l'espèce, créerait une incertitude juridique et fragiliserait notre opérateur national. Nous n'avons pas le luxe de faire de la SNCF le rat de laboratoire de la Commission européenne. Eh oui : nous risquons d'adopter aujourd'hui une disposition que nous serons contraints de modifier demain !

Nous refusons une mesure génératrice d'une telle insécurité juridique et d'un déséquilibre économique dont nous ne maîtrisons pas les conséquences. Derrière la billettique, il y a le financement du réseau. Nous ne pouvons pas être les

seuls à légiférer avant l'Europe. Ce n'est pas l'objectif qui pose problème, c'est le mécanisme. Il y a là aussi un enjeu de souveraineté pour la France.

Pour toutes ces raisons, nous proposons la suppression des alinéas 6 et 7 de l'article 9 *bis*.

Mme la présidente. L'amendement n° 140, présenté par MM. Jacquin, Dhersin, Fernique et Rochette, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Supprimer les mots :

dans le cadre des cas prévus aux 3° et 3° *bis* du I de l'article L. 1115-11

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement de précision législative est issu des travaux de la très consensuelle mission d'information sur la billettique dans les transports.

Mme la présidente. L'amendement n° 273 rectifié *quater*, présenté par MM. Jacquin et Fernique, est ainsi libellé :

Alinéa 7

1° Après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Le fournisseur du service multimodal peut en outre exiger que les gestionnaires des services librement organisés lui reversent une soulte correspondant à la valeur de l'élaboration et à la valorisation de la notoriété de son outil dont le montant est déterminé par décret.

2° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Cette disposition

par les mots :

Le présent alinéa

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement est sans doute plus original : il m'a été inspiré tardivement, alors que les travaux de la mission d'information sur la billettique étaient déjà achevés, à la suite d'une rencontre avec une économiste.

Celle-ci m'a fait la remarque suivante : si l'idée de faire distribuer l'ensemble de l'offre française par SNCF Connect est intéressante, elle soulève une question essentielle : celle de la prise en compte de la valeur patrimoniale de cet outil.

Mme Marie-Claude Varillas. Eh oui !

M. Olivier Jacquin. Cette valeur patrimoniale comprend une dimension technique, mais aussi la notoriété de la plateforme, qui est considérable. Dans un premier temps, nous avons considéré que les commissions perçues par SNCF Connect sur la vente des titres de ses concurrents couvriraient ces deux aspects. Mais cette approche par la valeur patrimoniale vient bousculer la logique du dispositif.

Aussi proposons-nous, par cet amendement, que le fournisseur du service multimodal, en l'occurrence SNCF Connect, puisse exiger des gestionnaires des services librement organisés le versement d'une soulte « correspondant à la valeur de l'élaboration et à la valorisation de la notoriété de son outil ».

Il y a là une vraie question de fond, assez complexe : d'où cet amendement d'appel.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. L'objet de l'amendement n° 96 rectifié *ter* est de permettre aux AOM de ne pas rémunérer certains acteurs, les « contrôleurs d'accès » numérique au sens du droit européen. Ce critère est fragile, car il n'implique pas une position de domination en matière de distribution de titres et pourrait mener à ce que lesdits contrôleurs cessent de vendre ces titres. Une telle disposition serait contraire à l'objectif d'ouverture de la vente de titres fixé par la loi d'orientation des mobilités.

Cet amendement revient sur deux avancées opportunément introduites en commission sur l'initiative des rapporteurs de la mission d'information sur la billettique : premièrement, permettre aux AOM de refuser que des tiers vendent des abonnements, afin qu'ils se concentrent sur les usagers occasionnels des réseaux, lesquels ne connaissent souvent pas l'offre de l'AOM ni son site de vente ; deuxièmement, leur permettre de ne pas verser de commission à un distributeur qui leur apporterait un gain économique faible ou négligeable.

Ces deux dispositions répondent à une demande forte des collectivités territoriales, selon un principe simple : l'ouverture de la distribution doit se faire au service de l'utilisateur et non de rentes de situation préjudiciables aux finances des AOM et, donc, à la qualité des transports publics.

La commission est donc défavorable à l'amendement n° 96 rectifié *ter*.

Les amendements n° 272 rectifié *bis* et 134 visent à revenir sur un autre apport majeur de la mission sur la billettique, conduite, je le rappelle, de façon transpartisane par quatre rapporteurs issus de quatre groupes politiques différents : l'ouverture des plateformes de distribution de titres de transport à l'ensemble des opérateurs de services ferroviaires et routiers en faisant la demande.

J'émet, sur ces amendements, un avis défavorable. Le texte de la commission consacre en effet un principe pertinent au service du voyageur : celui-ci doit pouvoir bénéficier facilement de l'exhaustivité de l'offre disponible. L'ouverture à la concurrence ne doit pas se transformer en chaos pour l'utilisateur. Pour rappel, le distributeur qui vendrait des titres serait bien entendu rémunéré pour le faire par les opérateurs concernés.

L'adoption de l'amendement n° 273 rectifié *quater* aurait le même effet : la mise en place d'une soulte – ou droit d'entrée, on peut l'appeler comme on veut – créerait une forme d'obstacle financier à l'ouverture de la distribution de titres. De surcroît, cette soulte ferait double emploi avec la commission que recevra l'opérateur du service numérique multimodal, sachant que les investissements qu'il a consentis dans le passé ont été en grande partie amortis. Je rappelle, du reste, que les dépenses liées à ces investissements ont été couvertes par le contribuable *via* une reprise de dette d'un montant considérable.

M. Pierre Jean Rochette. Tout à fait !

M. Didier Mandelli, rapporteur. La commission demande donc le retrait de l'amendement n° 273 rectifié *quater* ; à défaut, elle y sera défavorable.

En revanche, la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 140 déposé par les rapporteurs de la mission d'information sur la billettique : cette précision est bienvenue.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Cet article 9 *bis* est issu des importants travaux de la mission d'information sur la billettique dans les transports, dont je tiens à remercier les rapporteurs. Il est régulièrement fait mention de ce travail, et je le comprends : vous pouvez en être fiers.

La disposition proposée modifie en profondeur le cadre applicable aux fournisseurs de services numériques multimodaux.

La question est posée, en premier lieu, de l'ouverture de SNCF Connect à la vente des billets des opérateurs, puisqu'il est prévu d'obliger la plateforme à distribuer les offres des opérateurs de services librement organisés autres que l'opérateur historique.

Le Gouvernement est bien entendu favorable à la simplification du parcours digital pour les usagers, notamment grâce à une offre ferroviaire plus accessible et plus diversifiée. Pour cette raison, il est favorable à l'ouverture de SNCF Connect à la vente des titres des nouveaux opérateurs. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur les amendements n° 272 rectifié *bis* et 134.

En revanche, cette ouverture ne peut se faire sans condition ni préparation, au risque de pénaliser le groupe public ferroviaire. Il est donc nécessaire de prévoir une entrée en vigueur différée.

Pourquoi ? Tout d'abord, parce que cela permettra de stabiliser le cadre européen, alors que des travaux sont en cours à la Commission européenne, notamment sur le futur règlement relatif aux services numériques de mobilité multimodale. Ensuite, pour des raisons techniques : l'ouverture de SNCF Connect suppose que SNCF Voyageurs reconstitue un canal de vente directe pour ses offres en service librement organisé – Inoui, Ouigo, Eurostar –, afin de maintenir la relation client. Aujourd'hui, ce système n'existe pas de manière autonome et son développement prendra du temps.

Mme Marie-Claire Carrère-Gée. Et de l'argent !

M. Philippe Tabarot, ministre. La question est soulevée, en deuxième lieu, de la rémunération des fournisseurs de services numériques multimodaux par les AOM. L'adoption de l'amendement n° 96 rectifié *ter* conduirait à ouvrir la possibilité pour des plateformes comme les Gafam de se faire rémunérer par des AOM. Or de telles entreprises n'ont pas besoin d'être rémunérées pour ces services par les collectivités.

En revanche, il est de l'intérêt des usagers de préserver un modèle économique qui permette à des distributeurs souverains ainsi qu'à de nouveaux acteurs d'être rémunérés pour le service qu'ils rendent. C'est pourquoi je m'en remets à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 96 rectifié *ter*.

Pour ce qui est de l'amendement n° 273 rectifié *quater*, le droit en vigueur prévoit que la commercialisation se fasse dans des conditions raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées. Ces critères ont déjà permis à l'ART d'interpréter la loi comme impliquant une rémunération des distributeurs. Ajouter explicitement le versement d'une soulte ne

paraît donc pas nécessaire. Cela pourrait même conduire les opérateurs à augmenter le prix des billets pour compenser ce coût supplémentaire.

J'émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 273 rectifié *quater*.

Quant à l'amendement n° 140, il consiste en une simple clarification rédactionnelle : avis de sagesse !

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour explication de vote.

M. Pierre Jean Rochette. Je vais essayer de préciser certaines choses – en deux minutes, l'exercice promet d'être compliqué.

On peut avoir l'impression, en écoutant certaines prises de parole, que la mission d'information sur la billettique veut faire la peau de SNCF Connect. Or telle n'est absolument pas l'ambition de ses rapporteurs : leur ambition, c'est d'instaurer un cadre et des règles.

Nous sommes en train de discuter d'un projet de loi-cadre : il s'agit d'édicter des règles applicables à tous les distributeurs numériques, et non à la seule plateforme SNCF Connect.

Loin de nous l'idée de pointer du doigt SNCF Connect : jamais nos débats n'ont été guidés par une telle logique, mes collègues rapporteurs pourront en témoigner.

Par ailleurs, si nous avons voulu travailler sur ce sujet, c'est parce que, au fil de nos auditions, nous avons perçu des incohérences et constaté les difficultés que rencontrent les collectivités locales, notamment, pour travailler avec SNCF Connect. La demande est venue non pas de nous, mais de ces collectivités. Elles nous ont dit que SNCF Connect les prenait pour des imbéciles et qu'elles allaient donc créer leur propre plateforme. Eh bien, c'est ce qui est en train de se passer, mes chers collègues, sachez-le ! Vous ne connaissez à mon avis qu'une version de l'histoire...

Au cours de nos auditions, nous avons constaté que le problème était beaucoup plus vaste que ce que nous avons imaginé.

Demain, des collectivités, des régions entières, vont lancer leur service de distribution pour se passer de SNCF Connect. Si notre amendement n'est pas adopté, nous permettrons demain à certains opérateurs dominants, dont SNCF Connect, de réclamer des sommes plus ou moins élevées – aujourd'hui, elles ne sont pas encadrées – aux régions pour être connectées à leur plateforme. La voilà, l'histoire ! (*M. Franck Dhersin marque son approbation.*)

Certains opérateurs de services numériques parviennent à vendre des billets en facturant une simple commission, mais d'autres, comme SNCF Connect, réclament des soultes techniques énormes et des commissions élevées.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Fargeot, pour explication de vote.

M. Daniel Fargeot. J'ai écouté M. le ministre et, comme lui, je suis assez d'accord pour différer l'entrée en vigueur de l'ouverture de SNCF Connect à la vente de billets d'autres opérateurs.

Notre modèle ferroviaire ne peut pas être un terrain d'expérimentation. L'absence de réciprocité entre opérateurs me pose réellement un problème. En adoptant cet article, nous prendrions une initiative isolée à l'échelon européen.

Pour conclure, mettre la charrue avant les bœufs n'a jamais permis d'avancer !

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Sautarel, pour explication de vote.

M. Stéphane Sautarel. J'ai écouté les explications du rapporteur, du ministre et de mes collègues. Je ne suis pas sans méconnaître les difficultés que peuvent rencontrer aujourd'hui les AOM régionales – je les vis au quotidien en tant que conseiller régional.

Pour autant, l'obligation d'ouverture qui nous est imposée aujourd'hui me gêne, car y adhérer reviendrait à anticiper une directive européenne. Surtout, le ministre l'a rappelé, le dispositif qui a été développé est propre à SNCF Connect, il n'existe pas de solution alternative.

J'ai donc du mal à comprendre ce qui motiverait cette décision, et ce pour deux raisons.

D'une part, cette obligation concernerait non pas seulement les AOM, mais tous les opérateurs. On ouvrirait ainsi à la concurrence, on créerait un appel d'air que la SNCF devrait supporter, alors que, par ailleurs, on lui demande de consentir des efforts pour accompagner les besoins en infrastructures et accroître le niveau de service. On nous parle d'un choc d'offre ; il me semble que ce n'est pas ainsi que l'on en crée un.

D'autre part, nous nous plaignons en permanence des surtranspositions. Or, comme l'a dit mon collègue Fargeot, nous allons ici encore plus loin en anticipant une transposition...

J'avoue que je ne comprendrais pas que nous en restions au texte qui nous est proposé.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Gillé, pour explication de vote.

M. Hervé Gillé. La France, disons-le d'emblée, est en retard en matière de billettique et de portage, qu'il s'agisse de permettre aux différents opérateurs de vendre leurs billets sur un point unique ou de vendre un billet unique – car c'est cela la finalité. C'est très simple : nous sommes en retard.

De deux choses l'une : soit nous essayons de rattraper ce retard ; soit nous ne le faisons pas. L'objectif du présent projet de loi-cadre, et plus tard du projet de loi de programmation, est de développer l'intermodalité *via* un choc d'offre, d'améliorer la qualité du réseau, mais aussi de nous permettre, demain et après-demain, d'optimiser les services express régionaux métropolitains. Il faut dire les choses comme elles sont !

M. Philippe Tabarot, ministre. Bien sûr !

M. Hervé Gillé. Le but du jeu est de rendre possible l'achat sur une même plateforme d'un billet pour effectuer un trajet en TER, puis en tramway et, enfin, en train.

Or la posture – j'utilise volontairement ce terme – de la SNCF aujourd'hui est de garder des prérequis jusqu'au bout pour freiner et optimiser l'arrivée de la concurrence.

M. Franck Dhersin. Absolument !

M. Jean-François Longeot, président de la commission. Vous êtes pour l'ouverture à la concurrence ? Je vais devenir socialiste !

M. Hervé Gillé. C'est ça le sujet de fond ! C'est ça qui doit vous interpeller ! Demandez-vous qui va en payer le prix, mes chers collègues. Ce sont les usagers !

M. Philippe Tabarot, ministre. C'est le monde à l'envers !

M. Hervé Gillé. La négociation entre les collectivités permettra un peu plus de fluidité. C'est un élément absolument déterminant.

Que voulons-nous aujourd'hui ? Voulons-nous rendre service à M. Castex, prolonger autant que possible la situation et lui permettre de conserver ses prérequis, en attendant éventuellement de le contraindre ? Où allons-nous offrir de l'agilité, de la fluidité et de la simplification à l'ensemble des acteurs, notamment aux usagers ? Telle est la question de fond aujourd'hui.

Avons-nous le courage d'y aller ? Il faut y aller !

M. Pierre Jean Rochette. C'est juste !

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Nous discutons de sujets réellement importants. Pour ma part, je fais confiance à nos collègues de la mission d'information sur la billettique.

Il faut faire preuve de bon sens. Il n'y a plus personne maintenant aux guichets dans les gares, il faut le dire. En gare de Champagne-Ardenne TGV, les guichets sont fermés. À qui s'adresser ? Nous n'avons malheureusement pas évoqué cet aspect jusqu'à présent.

Il est réellement important d'anticiper et de simplifier. Le bon sens doit prévaloir en matière de tarification. Or les prix des billets de TGV et de TER varient d'une région à l'autre. Il est de plus en plus difficile de s'y retrouver, faute de communication. Les contrôleurs dans les trains font ce qu'ils peuvent, mais ils ne peuvent pas délivrer de billets. Nous sommes dans le grand flou.

J'ai la conviction qu'il faut conserver des moyens humains dans les gares et dans les trains. C'est important !

Mme la présidente. La parole est à M. Franck Dhersin, pour explication de vote.

M. Franck Dhersin. Pourquoi n'êtes-vous pas capables de faire confiance à une commission qui travaille depuis deux mois, qui a auditionné plusieurs dizaines de personnes et dont le rapport est clair à ce sujet ?

Ce qui nous importe, c'est l'intérêt des voyageurs. Ils sont aussi nos électeurs, à nous tous. Ce sont eux qui comptent ! Il faut aujourd'hui œuvrer dans l'intérêt général, et non pour préserver les intérêts particuliers d'une entreprise.

Quand j'écoute M. Sautarel, quand j'entends M. Fargeot et M. Lemoyne, j'ai envie de leur dire : « Mais sortez de ce corps, monsieur l'ex-Premier ministre, monsieur le président de la SNCF, sortez donc de ce corps ! »

Monsieur Lemoyne, vous n'avez pas assisté une seule seconde à nos débats. Vous n'êtes même pas membre de la commission !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Je suis là depuis le début de l'examen de ce texte. Cette mise en cause est scandaleuse !

M. Franck Dhersin. Écoutez-moi, je ne vous ai pas coupé la parole ! Vous manœuvrez même auprès des services pour faire rectifier l'avis de la commission : votre attitude est une honte !

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je m'exprimerai sur un ton plus posé.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Ce ne sera pas difficile...

M. Olivier Jacquin. D'abord, je vais retirer l'amendement n° 273 rectifié *quater*, madame la présidente, qui visait à prévoir le paiement d'une soulte.

Sachez que j'ai subi de très fortes pressions de la part des nouveaux entrants sur le marché numérique, qui m'ont dit que cette soulte allait les empêcher d'intégrer la plateforme de SNCF Connect, laquelle constituait pourtant pour eux une belle opportunité.

Je retire donc cet amendement, d'autant que je ne l'ai pas rédigé en concertation avec les trois autres corapporteurs de la mission sur la billettique. Or je tiens, à cette heure avancée de la nuit, à préserver notre cohésion.

Je valide donc les propos que viennent de tenir Pierre-Jean Rochette et, sur un ton plus emporté, Franck Dhersin. Je valide à l'avance ceux que tiendra probablement Jacques Fernique. Notre mission d'information transpartisane et imperméable aux pressions est parvenue à trouver un consensus en pensant au seul intérêt des usagers français.

Deux corapporteurs, dont je tairai le nom, étaient plutôt favorables à l'ouverture et ont considéré que l'idée que je défendais allait dynamiser la concurrence. Le dernier, comme moi, pensait plutôt que la SNCF étant une entreprise publique, que son argent étant sous le contrôle de l'État, que SNCF Connect ayant été développé avec de l'argent public, cet outil pouvait être utilisé pour faciliter la vie des Français.

Enfin, M. Fargeot a évoqué le risque d'affaiblissement de l'opérateur historique et la non-réciprocité de l'Italie.

Mme la présidente. Il faut conclure !

M. Olivier Jacquin. L'Europe est en train de régler ce problème. Nous, nous réglons les questions françaises !

Mme la présidente. L'amendement n° 273 rectifié *quater* est retiré.

La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Le cadre que fixe cet article 9 *bis* – je suis le premier à le dire – devra être complété. Il faudra des ajustements, prévoir des modes de régulation des tarifications d'accès et de rémunération des services rendus par les services numériques, des mesures miroirs, des contractualisations entre les services numériques multimodaux historiques dominants des différents pays européens. Le Sénat, à ce stade, doit donner l'impulsion nécessaire à ce changement.

Nous sommes dans un système bicaméral, l'Assemblée nationale travaillera à son tour sur ce texte. Nous en serons saisis, c'est évident, en deuxième lecture. Ne reculons pas dès ce soir ! Il nous faut montrer le chemin pour que les ajustements nécessaires puissent être trouvés au cours de la navette parlementaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Baptiste Lemoyne, pour explication de vote.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Le débat sur cet article et sur ces amendements est crucial. Pour ma part, je ne considère pas qu'il y ait, d'un côté, la vérité et, de l'autre, l'erreur. Chacun apporte sa pierre à l'édifice...

M. Franck Dhersin. Sors de ce corps Jean Castex !

Mme la présidente. Un peu de calme, mon cher collègue !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. M. Dhersin est manifestement adepte du comique de répétition...

M. Franck Dhersin. Et vous du comique de l'ignorance !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Dans d'autres secteurs, il existe des agrégateurs qui permettent au consommateur d'organiser un voyage de façon fluide et d'effectuer des comparaisons. Je pense ainsi, dans le secteur aérien – sans faire de publicité – à la plateforme Opodo. Cette dernière n'est pas une filiale d'Air France.

On le voit, il n'est ni automatique ni obligatoire que le service numérique de l'opérateur historique soit ouvert à 100 % à ses concurrents.

M. Olivier Jacquin. Et Trainline ?

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Trainline démontre en effet qu'il existe une voie pour que le consommateur ait accès facilement à l'ensemble des offres.

Il est important aussi, dans notre hémicycle, où nous versons régulièrement des larmes de crocodile sur les surtranspositions, de ne pas anticiper, alors même que les projets de règlement sont en cours de débat à Bruxelles. Je pense que cet argument peut être entendu.

De ce point de vue, je salue l'ouverture de M. le ministre, qui préférerait que nous nous donnions quelques années. La mission sur la billettique a acté un principe, mais nous pouvons en discuter, rien n'ayant été rendu officiellement. J'ai lu les comptes rendus de la commission, je n'y ai rien vu d'officiel. Chacun peut donc apporter sa contribution.

L'ouverture du ministre permet de préserver l'apport des corapporteurs tout en ménageant le *statu quo*. Aucune étude d'impact n'a en outre été effectuée.

Je rappelle, enfin, que les profits des grandes lignes permettent de financer la régénération du réseau. Ce n'est pas rien !

Mme Marie-Claire Carrère-Gée. Exactement !

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Sautarel, pour un rappel au règlement.

M. Stéphane Sautarel. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 33, madame la présidente.

Je déplore que M. Dhersin m'ait ainsi mis en cause, de manière nominative et véhémement, ainsi que plusieurs autres collègues. Même si nous ne sommes pas membres de la commission ou de la mission d'information, nous pouvons nous exprimer et faire valoir notre position. Sinon, il faut laisser la commission ou la mission décider seule et ne pas nous soumettre les textes en séance publique.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. Exactement !

M. Stéphane Sautarel. Par ailleurs, je rappelle, sur le fond, que mon amendement porte sur les lignes à grande vitesse. Je partage l'argument qui a été avancé tout à l'heure, qui vaut surtout pour les Serm : nous devons nous préoccuper en premier lieu de l'utilisateur, du client.

Aujourd'hui, nous le savons, l'entrée de nouveaux opérateurs ne s'effectue que sur les lignes rentables.

Mme Marie-Claude Varillas. Bien sûr !

M. Stéphane Sautarel. La SNCF équilibre les comptes des autres lignes. Par conséquent, si nous contraignons SNCF Connect à vendre les billets de ses concurrents, nous condamnons la SNCF à des pertes certaines. J'attire votre attention sur ce point, mes chers collègues.

Mme la présidente. Acte est donné de votre rappel au règlement.

La parole est à M. Alexandre Basquin, pour explication de vote.

M. Alexandre Basquin. Personne ne mésestime ici les difficultés liées à la billettique. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Personne ne mésestime non plus le travail réalisé par nos collègues corapporteurs dans le cadre de la mission d'information sur la billettique. Nous défendons tous ici, malgré nos divergences, l'intérêt des voyageurs. Sur ce sujet, il n'y a pas de débat.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. On est d'accord !

M. Alexandre Basquin. En revanche, cet article 9 *bis* nous interpelle pour deux raisons.

Premièrement, il est étonnant que puisse être évoquée de manière opérationnelle la question de la billettique dans un projet de loi-cadre, dont l'objet est, à mon sens, assurément d'une autre envergure.

Deuxièmement, simplifier ne veut pas dire permettre aux opérateurs privés, *a fortiori* s'ils sont étrangers, d'intégrer l'application de notre opérateur national. J'y vois là, pour ma part, une double peine.

Permettez-moi de faire preuve d'un peu d'humour dans ce moment délicat. Vous le savez, nous ne sommes pas favorables du tout à la concurrence libre et non faussée, mais nous le sommes encore moins à la concurrence non libre et faussée ! (*Sourires.*)

Nous soutiendrons donc ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Cédric Chevalier, pour explication de vote.

M. Cédric Chevalier. Il faut effectivement faire confiance à l'ensemble des collègues ayant participé aux travaux de la mission d'information sur la billettique. Cela a été dit et redit.

Je ne comprends pas la nécessité d'attendre, car attendre, c'est repousser. C'est une manière d'enterrer le projet. On commence par le reporter, puis, à un moment donné, on nous expliquera que, techniquement ou pour d'autres raisons, il n'est pas possible de le mettre en œuvre. Puisque nous avons l'occasion de décider, faisons-le maintenant.

Avec cet article, il s'agit de favoriser et de multiplier les déplacements. Qui dit multiplication des déplacements, dit multiplication des usagers et, donc, augmentation des recettes. CQFD !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Didier Mandelli, rapporteur. À ce stade des débats, si j'étais malicieux, je ferais miens les propos qu'a tenus tout à l'heure Hervé Gillé, ainsi qu'une partie de ceux de notre collègue Franck Dhersin, même si je m'exprimerais sans doute avec moins de véhémence. Pour autant, je comprends les attentes des uns et des autres.

Je rappellerai simplement que la question de la billettique trouve sa genèse dans la loi d'orientation des mobilités, dont j'ai été le rapporteur au Sénat. Nous avons alors voulu éviter la mise en place d'un opérateur intermédiaire, de ce que l'on appelle l'intermédiation. Nous avons voulu éviter un Booking des transports.

M. Olivier Jacquin. Absolument !

M. Didier Mandelli, rapporteur. À l'unanimité de notre commission et à la quasi-unanimité du Sénat, nous avons souhaité donner la possibilité aux collectivités locales, aux régions et à l'ensemble des AOM de travailler à la mise en

place d'une plateforme avec les opérateurs comme la SNCF. Le constat, aujourd'hui ? Cela n'a pas été fait. Sept ans après le vote de la loi, nous en sommes encore quasiment au même point.

Je fais moi aussi confiance aux rapporteurs de la mission d'information sur la billettique et j'aimerais que mes collègues, notamment ceux de la commission, me fassent aussi parfois confiance en tant que rapporteur de ce texte et qu'ils suivent mes avis – je ferme la parenthèse.

Nous devons sans doute intégrer des éléments de droit européens, mais nous devons pouvoir les anticiper. Cela fait longtemps que les acteurs du secteur réfléchissent à ces questions. Les régions nous ont informés qu'elles réfléchissaient au lancement d'une plateforme. Si nous ne faisons pas ce qu'il faut maintenant, nous aurons demain un Booking des transports. La valeur ajoutée partira alors dans des plateformes dont les sièges sociaux seront situés en Irlande ou aux États-Unis, dans la Silicon Valley ou je ne sais où,...

M. Pierre Jean Rochette. C'est clair !

M. Olivier Jacquin. Tout à fait !

M. Didier Mandelli, rapporteur. ... là où se trouvent tous les grands acteurs du numérique. Le risque est celui-là. Il est donc de notre devoir – c'est impératif – de voter l'article qui prend en compte toutes ces considérations.

Je le répète : nous n'avons que trop attendu. Les acteurs ne s'étant pas mobilisés, il nous appartient aujourd'hui de mettre la dernière main à l'ouvrage et de finaliser le dispositif que nous attendons depuis des années. Nous aurons l'occasion de poursuivre ces discussions demain. (*MM. Franck Dhersin, Pierre Jean Rochette et Jacques Fernique applaudissent.*)

M. Franck Dhersin. Bravo !

M. Olivier Jacquin. Vive Mandelli !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 272 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 96 rectifié *ter*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 134.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 140.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, je vais lever la séance.

Nous avons examiné 95 amendements au cours de la journée ; il en reste 125 à examiner sur ce texte.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

15

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, jeudi 16 avril 2026 :

À dix heures cinquante-cinq, quatorze heures trente et le soir :

Suite du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (procédure accélérée; texte de la commission, n° 524, 2025-2026).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 16 avril 2026, à une heure cinquante-cinq.)

NOMINATION D'UN MEMBRE
D'UNE DÉLÉGATION SÉNATORIALE

Le groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen a présenté une candidature pour la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai d'une heure prévu par l'article 8 du règlement, cette candidature est ratifiée : Sophie Briante Guillemont est proclamée membre de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, en remplacement de Mme Véronique Guillotin, démissionnaire.

*Pour le Directeur des comptes rendus du Sénat,
le Chef de publication*

JEAN-CYRIL MASSERON

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mercredi 15 avril 2026

SCRUTIN N° 232

sur l'ensemble du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur le projet de loi de simplification de la vie économique, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	323
Pour	223
Contre	100

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GROUPE LES RÉPUBLICAINS (129) :

Pour : 126

Abstentions : 2 M. Jean-François Husson, Mme Christine Lavarde

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

GROUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (65) :

Contre : 65

GROUPE UNION CENTRISTE (59) :

Pour : 58

N'a pas pris part au vote : 1 M. Loïc Hervé, Président de séance

GROUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (20) :

Pour : 20

GROUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (19) :

Pour : 15

Contre : 1 M. Georges Patient

Abstentions : 3 Mmes Samantha Cazebonne, Marie-Laure Phinera-Horth, M. Didier Rambaud

GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE - KANAKY (18) :

Contre : 18

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

Abstentions : 16

GROUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (16) :

Contre : 16

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Pour : 4

N'ont pas pris part au vote : 2 MM. Pierre Boileau, Albéric de Montgolfier

Ont voté pour :

Marie-Do Aeschlimann	Marie-Claire Carrère-Gée	Amel Gacquerre
Pascal Allizard	Alain Cazabonne	Laurence Garnier
Jean-Claude Anglars	Anne Chain-Larché	Fabien Genet
Jocelyne Antoine	Patrick Chaize	Frédérique Gerbaud
Jean-Michel Arnaud	Daniel Chasseing	Béatrice Gosselin
Jean Bacci	Alain Chatillon	Nathalie Goulet
Arnaud Bazin	Patrick Chauvet	Sylvie Goy-Chavent
Bruno Belin	Cédric Chevalier	Jean-Pierre Grand
Marie-Jeanne Bellamy	Guillaume Chevrollier	Daniel Gremillet
Nadine Bellurot	Marta de Cidrac	Jacques Grosperin
Catherine Belrhiti	Olivier Cigolotti	Pascale Gruny
Martine Berthet	Marie-Carole Ciuntu	Daniel Gueret
Marie-Pierre Bessin-Guérin	Édouard Courtial	Jocelyne Guidez
Annick Billon	Pierre Cuypers	Nadège Havet
Olivier Bitz	Laure Darcos	Ludovic Hays
Étienne Blanc	Mathieu Darnaude	Olivier Henno
Jean-Baptiste Blanc	Marc-Philippe Daubresse	Christine Herzog
Yves Bleunven	Vincent Delahaye	Jean Hingray
Christine Bonfanti-Dossat	Bernard Delcros	Joshua Hochart
François Bonhomme	Jean-Marc Delia	Alain Houpert
François Bonneau	Patricia Demas	Marie-Lise Housseau
Michel Bonnus	Stéphane Demilly	Jean-Raymond Hugonet
Alexandra Borchio Fontimp	Chantal Deseyne	Xavier Iacovelli
Corinne Bourcier	Brigitte Devésa	Corinne Imbert
Brigitte Bourguignon	Franck Dhersin	Annick Jacquemet
Jean-Marc Boyer	Catherine Di Folco	Micheline Jacques
Valérie Boyer	Élisabeth Doineau	Lauriane Josende
Jean-Luc Brault	Sabine Drexler	Elsa Joseph
Max Brisson	Alain Duffourg	Muriel Jourda
Christian Bruyen	Catherine Dumas	Alain Joyandet
François-Noël Buffet	Françoise Dumont	Roger Karoutchi
Bernard Buis	Laurent Duplomb	Claude Kern
Laurent Burgoa	Nicole Duranton	Khalifé Khalifé
Frédéric Buval	Aymeric Durox	Christian Klingner
Alain Cadec	Dominique Estrosi Sassone	Mikaele Kulimoetoke
Olivier Cadic	Jacqueline Eustache-Brinio	Sonia de La Provôté
Guislain Cambier	Agnès Evren	Laurent Lafon
Christian Cambon	Daniel Fargeot	Marc Laménie
Agnès Canayer	Gilbert Favreau	Florence Lassarade
Michel Canévet	Isabelle Florennes	Michel Laugier
Vincent Capocanellas	Philippe Folliot	Daniel Laurent
Emmanuel Capus	Stéphane Fouassin	Antoine Lefèvre
	Christophe-André Frassa	Dominique de Legge
		Ronan Le Gleut
		Jean-Baptiste Lemoyne
		Marie-Claude Lermytte

Henri Leroy
Stéphane Le Rudulier
Pierre-Antoine Levi
Martin Lévrier
Anne-Catherine Loisier
Jean-François Longeot
Vivette Lopez
Vincent Louault
Viviane Malet
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
David Margueritte
Hervé Marseille
Pascal Martin
Pauline Martin
Hervé Maurey
Pierre Médevielle
Thierry Meignen
Franck Menonville
Marie Mercier
Damien Michallet
Brigitte Micouleau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Thani Mohamed Soilihi
Catherine Morin-Desailly
Philippe Mouiller
Marie-Pierre Mouton

Laurence Muller-Bronn
Solanges Nadille
Georges Naturel
Anne-Marie Nédélec
Louis-Jean de Nicolay
Sylviane Noël
Claude Nougéin
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Vanina Paoli-Gagin
Paul Toussaint Parigi
François Patriat
Anne-Sophie Patru
Philippe Paul
Jean-Gérard Paumier
Cyril Pellevat
Clément Pernot
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Annick Petrus
Bernard Pillefer
Stéphane Piednoir
Bernard Pillefer
Kristina Pluchet
Rémy Pointereau
Sophie Primas
Frédérique Puissat
Jean-François Rapin
Stéphane Ravier
Évelyne Renaud-Garabedian
Bruno Retailleau
Hervé Reynaud

Ont voté contre :

Cathy Apourceau-Poly
Viviane Artigalas
Jérémy Bacchi
Pierre Barros
Alexandre Basquin
Audrey Bélim
Guy Benarroche
Grégory Blanc

Florence Blatrix Contat
Nicole Bonnefoy
Denis Bouad
Hussein Bourgi
Isabelle Briquet
Ian Brossat
Colombe Brossel

Olivia Richard
Marie-Pierre Richer
Olivier Rietmann
Pierre Jean Rochette
Teva Rohfritsch
Bruno Rojouan
Anne-Sophie Romagny
Jean-Luc Ruelle
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
Stéphane Sautarel
Michel Savin
Elsa Schalck
Patricia Schillinger
Marc Séné
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Laurent Somon
Christopher Szcurek
Francis Szpiner
Lana Tetuanui
Dominique Théophile
Sylvie Valente Le Hir
Anne Ventalon
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Pierre-Jean Verzelen
Cédric Vial
Jean Pierre Vogel
Louis Vogel
Dany Wattebled

Céline Brulin
Marion Canalès
Rémi Cardon
Marie-Arlette Carlotti
Christophe Chaillou
Yan Chantrel
Catherine Conconne

Hélène Conway-Mouret
Evelyne Corbière Naminzo
Jean-Pierre Corbisez
Thierry Cozic
Cécile Cukierman
Karine Daniel
Ronan Dantec
Jérôme Darras
Gilbert-Luc Devinaz
Thomas Dossus
Vincent Éblé
Frédérique Espagnac
Sébastien Fagnen
Rémi Féraud
Corinne Féret
Jacques Fernique
Jean-Luc Fichet
Fabien Gay
Hervé Gillé
Guillaume Gontard
Michelle Gréaume
Antoinette Guhl
Laurence Harribey
Olivier Jacquin
Yannick Jadot
Éric Jeansannetas

Christian Bilhac
Sophie Briante Guillemont
Henri Cabanel
Maryse Carrère
Samantha Cazebonne
Raphaël Daubet
Nathalie Delattre

Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Éric Kerrouche
Marie-Pierre de La Gontrie
Gérard Lahellec
Annie Le Houerou
Audrey Linkenheld
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel
Monique de Marco
Marianne Margaté
Didier Marie
Paulette Matray
Akli Mellouli
Serge Mérillou
Jean-Jacques Michau
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Corinne Narassiguin
Mathilde Ollivier
Saïd Omar Oili
Alexandre Ouizille
Pierre Ouzoulias
Georges Patient

Abstentions :

Bernard Fialaire
Annick Girardin
Éric Gold
Philippe Grosvalet
André Guiol
Jean-François Husson
Mireille Jouve
Ahmed Laouedj

Sebastien Pla
Raymonde Poncet Monge
Émilienne Poumirol
Claude Raynal
Christian Redon-Sarraza
Sylvie Robert
Pierre-Alain Roiron
David Ros
Laurence Rossignol
Daniel Salmon
Pascal Savoldelli
Ghislaine Senée
Silvana Silvani
Anne Souyris
Lucien Stanzione
Rachid Temal
Jean-Claude Tissot
Simon Uzenat
Mickaël Vallet
Marie-Claude Varailles
Jean-Marc Vayssouze-Faure
Mélanie Vogel
Michaël Weber
Robert Wienie Xowie
Adel Ziane

Christine Lavarde
Michel Masset
Guylène Pantel
Marie-Laure Phinera-Horth
Didier Rambaud
Jean-Yves Roux

N'ont pas pris part au vote :

Gérard Larcher, Président du Sénat, Loïc Hervé, Président de séance, Pierre Boileau, Albéric de Montgolfier.