

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

102^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 14 décembre 2005

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE Mme PAULETTE GUINCHARD

1. **Sécurité et développement des transports.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (n^{os} 2604, 2723). (p. 8382).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 8382)

Article 15 *nonies*. – Adoption. (p. 8382)

Article 15 *decies* (p. 8382)

Amendements de suppression n^{os} 18 de M. Daniel Paul et 152 de Mme Saugues : M. Daniel Paul, Mme Odile Saugues, M. Dominique Le Mèner, rapporteur de la commission des affaires économiques ; M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. – Rejet.

Amendement n^o 116 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 114 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n^o 112 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n^o 115 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n^o 113 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n^o 44 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 15 *decies* modifié.

Article 15 *undecies* (p. 8383)

Amendement n^o 45 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 15 *undecies* modifié.

Après l'article 15 *undecies* (p. 8383)

Amendement n^o 47 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 46 de la commission des affaires économiques : M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n^o 78 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 16 (p. 8384)

M. Daniel Paul.

Amendement n^o 82 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 16.

Article 17 (p. 8384)

Amendements n^{os} 172 de la commission des affaires économiques et 146 de M. Hamel : MM. le rapporteur, Frédéric Soulier, le ministre. – Adoption de l'amendement 172 ; l'amendement 146 tombe.

Amendement n^o 111 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n^o 173 de la commission des affaires économiques : M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n^o 110 de M. Le Mèner. – Adoption.

Adoption de l'article 17 modifié.

Article 17 *bis*. – Adoption (p. 8385)

Article 17 *ter* (p. 8385)

Amendement n^o 48 de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Amendement n^o 79 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 17 *ter* modifié.

Après l'article 17 *ter* (p. 8385)

Amendement n^o 51 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Avant l'article 18 (p. 8386)

Amendement n^o 153 de Mme Saugues : Mme Odile Saugues, MM. le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 18 (p. 8386)

M. Daniel Paul.

Amendements n^{os} 19 de M. Daniel Paul et 52 de la commission des affaires économiques : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejet de l'amendement n^o 19 ; adoption de l'amendement n^o 52.

Amendement n^o 108 de M. Le Mèner : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Après l'article 18 (p. 8387)

Amendement n^o 126 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Daniel Paul. – Adoption.

Amendements n^{os} 20 et 21 de M. Daniel Paul : MM. Daniel Paul, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Article 19. – Adoption. (p. 8388)

Article 20 (p. 8388)

Amendement n° 147 de Mme Ramonet : MM. Jacques Bobe, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 106 de M. Le Mèner. – Adoption.

Amendement n° 107 de M. Le Mèner : M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 105 de M. Le Mèner : M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21. – Adoption. (p. 8388)

Article 22. – Adoption. (p. 8388)

Article 23 (p. 8389)

Amendement n° 148 de Mme Ramonet : MM. Jacques Bobe, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 23 modifié.

Article 24 (p. 8389)

Amendement n° 103 de M. Le Mèner : M. le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 102 de M. Le Mèner : M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 24 modifié.

Après l'article 24 (p. 8389)

Amendement n° 54 de la commission des affaires économiques : M. le rapporteur. – Adoption.

Article 25 (p. 8389)

Amendement n° 55 de la commission des affaires économiques : M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article 25 modifié.

Après l'article 25 (p. 8389)

Amendements identiques n°s 11 rectifié de M. Soulier et 76 rectifié de M. Mariton : MM. Frédéric Soulier, le rapporteur, le ministre, Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances. – Retrait.

Amendements identiques n°s 12 de M. Soulier et 77 de M. Mariton : MM. Frédéric Soulier, le rapporteur pour avis. – Retrait.

Article 26 (p. 8390)

Amendement n° 130 de M. Le Mèner. – Adoption.

Adoption de l'article 26 modifié.

Après l'article 26 (p. 8390)

Amendement n° 132 de M. Paillé : MM. Dominique Paillé, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 56 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 58 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

Amendement n° 83 de M. Jean-Louis Léonard : MM. Jean-Louis Léonard, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 8391)

Mme Odile Saugues,

MM. Daniel Paul,

Pierre-Christophe Baguet,

Jacques Bobe.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 8393)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 8393).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENCE DE Mme PAULETTE GUINCHARD,
vice-présidente**

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

**Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le
Sénat après déclaration d'urgence**

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif à la sécurité et au développement des transports (n^{os} 2604, 2723).

Discussion des articles *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles, s'arrêtant à l'article 15 *nonies*.

Article 15 *nonies*

Mme la présidente. L'article 15 *nonies* ne faisant l'objet d'aucun amendement, je le mets aux voix.

(L'article 15 nonies est adopté.)

Article 15 *decies*

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 18 et 152, tendant à supprimer l'article 15 *decies*.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 18.

M. Daniel Paul. L'article 15 *decies* donnerait à une collectivité locale la possibilité d'entrer dans une société portuaire chargée d'exploiter un port et permettrait, dans un deuxième temps, à cette société portuaire de s'ouvrir à des capitaux privés. Excusez du peu !

Actuellement, il existe vingt-deux ports d'intérêt national, dont les infrastructures appartiennent à l'État, mais dont la gestion est confiée à des collectivités ou à des chambres de commerce. Ils assurent une part importante – 20 % – du tonnage de marchandises et 80 % du transport de passagers.

En fait, monsieur le ministre des transports, vous profitez de ce projet de loi – que l'on a déjà pu qualifier d'ensemble hétéroclite – pour faire passer une mesure susceptible de modifier fondamentalement le paysage portuaire français.

Il ne sera pas difficile, il est vrai, de trouver des partenaires privés intéressés par la gestion de ces ports. Parmi les ports d'intérêt national, on en trouve d'importants, comme celui de Calais, premier port de passagers en France, avec 20 millions de personnes par an. De même, les ports de Lorient ou de Sète ne sont pas de petites structures. Les enjeux sont donc importants. Or, sur notre planète – car c'est bien à cette échelle qu'il faut raisonner, – certaines entreprises se tiennent à l'affût, car elles ont compris qu'il y avait plus à gagner dans la gestion portuaire que dans l'activité maritime traditionnelle. C'est ainsi que P & O ferries, qui a mis un terme à ses traversées de la Manche, a été rachetée par Dubai Ports World. La société Hutchison Whampoa Limited, dont le siège se trouve à Hong Kong, lorgne sur les grands ports du monde, dont elle cherche, comme en Grande-Bretagne, à en acquérir la gestion. Nous avons donc affaire, vous le voyez, à d'énormes requins.

Je ne prétends pas que de tels groupes vont se précipiter pour prendre en charge les ports d'intérêt national – qui sont de taille plus modeste que les ports autonomes –, mais ces places, par lesquelles transitent toutes sortes de marchandises, représentent à leurs yeux un intérêt certain.

Pour ce qui nous concerne, nous ne sommes pas prêts à accepter cette évolution. Ces ports doivent rester pour notre pays des portes ouvertes sur le monde. Nous refusons donc de les livrer à des groupes dont le seul objectif est la rentabilité. N'oublions pas, en outre, qu'une partie de ces ports connaissent des difficultés et qu'ils pourraient, aux yeux de certaines sociétés, ne représenter un intérêt qu'à cause de leur patrimoine foncier, c'est-à-dire leurs terrains immobiliers. Nous refusons cette logique.

Nous pensons que la maîtrise publique doit être pleine et entière sur les ports, et c'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues, pour défendre l'amendement n^o 152.

Mme Odile Saugues. Cet article, introduit par voie d'amendement au Sénat, crée des sociétés portuaires. Il s'agit de la possibilité de transférer l'exploitation des ports non autonomes, en cours de concession, à des sociétés de droit privé, spécialement créées à cette fin, dont le capital initial est détenu par des personnes publiques, telles que les CCI. À l'instar de celui qui a été proposé pour les aéroports, et auquel nous nous sommes opposés, ce dispositif comporte des risques d'une mainmise du secteur privé sur les parties financièrement les plus juteuses de l'activité portuaire. Nous marquons, une fois de plus, notre désaccord avec cette logique.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces amendements.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Défavorable. Il s'agit d'instituer une liberté nouvelle et de permettre d'innover dans la gestion et le financement

des infrastructures portuaires. Le dispositif permettra, par exemple, d'associer à la société portuaire l'ensemble des collectivités locales dans le ressort géographique desquelles est situé le port concédé. Il ne faut pas se priver d'un outil de cette importance, d'autant qu'il permet d'assurer la continuité de la gestion portuaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement sur ces amendements.

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Ce dispositif prévu par le Sénat me paraît bon, et je suis donc hostile à sa suppression. Il permettra aux collectivités locales qui le souhaitent de participer à la gestion d'un port, selon des conditions librement discutées avec leurs éventuels partenaires. Je ne vois aucun inconvénient à un tel système.

J'ajoute que nous devrions connaître, dans les prochaines années, un développement très important du trafic maritime. Dans un tel contexte, la capacité d'investir, de se développer et de diversifier son activité représente, pour un port, un atout stratégique. La proposition de vos collègues sénateurs me paraît donc aller dans la bonne direction.

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 18 et 152.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 116.

La parole est à M. Dominique Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 116.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 114. Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel la commission et le Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n^o 114.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n^o 112.

La commission et le Gouvernement ont un avis favorable.

Je mets aux voix l'amendement n^o 112.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n^o 115.

L'avis de la commission et celui du Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n^o 115.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n^o 113, auquel la commission et le Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n^o 113.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 44.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement a pour objet de préciser le statut des agents des concessionnaires des ports, qui, pour l'essentiel, relèvent aujourd'hui des CCI. Il s'agit d'un dispositif équilibré, comparable à celui qui avait été adopté en matière aéroportuaire pour les agents des concessionnaires des aéroports.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 44.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 15 *decies*, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 15 decies, ainsi modifié, est adopté.)

Article 15 *undecies*

Mme la présidente. Sur l'article 15 *undecies*, je suis saisie d'un amendement n^o 45.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 45.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 15 *undecies*, modifié par l'amendement n^o 45.

(L'article 15 undecies, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 15 *undecies*

Mme la présidente. Nous en venons à plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article *undecies*.

Je suis saisie d'un amendement n^o 47.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Les magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports ne sont évidemment pas en concurrence avec les autres commerces. L'amendement vise donc à leur garantir les moyens de se développer face à la concurrence internationale en évitant de les soumettre à la procédure d'autorisation d'exploitation commerciale.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 47.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 46.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de coordination.

Mme la présidente. Le Gouvernement donne un avis favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 78.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Nous proposons que le Gouvernement remette au Parlement, avant toute mise en place d'une procédure de partenariat public-privé, une étude sur la faisabilité d'une agence publique de financement des grandes infrastructures prévoyant notamment un partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement. À titre personnel, j'y suis défavorable. Il existe en effet une agence de financements des infrastructures, l'AFITF, qui mobilise 2 milliards d'euros pour 2006.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 78.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 16

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, inscrit sur l'article.

M. Daniel Paul. Les articles 16 et 17 visent à transposer en droit français la directive 2003/88 et à décliner les ordonnances du 20 janvier 2005 relatives au temps de travail. Il s'agit, pour l'essentiel, de modifier le code du travail en ouvrant la possibilité de déroger à la durée quotidienne du travail par convention ou accord collectif de branche ou accord d'entreprise ou d'établissement.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, s'était déjà illustré par le volet dit « social » de son plan routier, qui maintenait la durée légale de travail – celle-ci pouvant atteindre 220 heures par mois – mais qui augmentait la flexibilité hebdomadaire, la semaine de travail pouvant aller jusqu'à soixante heures au lieu de cinquante-deux, ce qui dégradait les conditions de paiement des heures supplémentaires.

Là encore, vous créez un nouvel outil de dumping social en faveur des entreprises de transport routier et des nouveaux opérateurs ferroviaires. Ces artifices aideront les groupes de transport à répondre aux appels d'offre grâce à une logique du « moins-disant » et à une pression sur les salariés.

Nous réclamons toujours, pour notre part, l'adoption de mesures sociales pour que cesse la concurrence sauvage entre les sociétés routières. Un allègement du temps de travail et une augmentation des salaires de base sont nécessaires. Il

faut enrayer la logique de pression constante à la baisse sur le coût du transport routier, qui conduit également à des suppressions de postes.

Comme beaucoup d'autres de mes collègues sans doute, j'ai récemment reçu un courrier d'un transporteur routier qui signale une diminution des effectifs des conducteurs depuis 2003 et une augmentation des défaillances, ce qui illustre la situation critique du secteur. C'est la sécurité des salariés et des automobilistes en général qui est en jeu. De telles mesures de réévaluation du coût du transport routier mériteraient d'ailleurs d'être prises au niveau communautaire avec une harmonisation vers le haut des conditions de travail. Les prix du transport routier aux coûts externes, tant sociaux qu'environnementaux, doivent être absolument revalorisés.

Mme la présidente. Sur l'article 16, je suis saisie d'un amendement n° 82.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Ces derniers temps, les droits des salariés ont été systématiquement déstructurés par les gouvernements qui se sont succédé.

Cet amendement tend donc à soumettre toute dérogation à une convention ou à un accord de branche professionnelle qui est plus protecteur et non pas seulement à des conventions ou accords d'entreprises qui impliquent des différences de traitement et de concurrence entre entreprises.

Il s'agit de revenir au dispositif antérieur qui protégeait beaucoup plus sûrement les salariés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement. Conformément à l'esprit de la loi du 4 mars 2004 relative au dialogue social, il n'y a pas lieu de limiter le champ de la négociation collective à la branche professionnelle.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Même avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 82.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

Mme la présidente. Sur l'article 17, je suis saisie de deux amendements, nos 172 et 146, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 172.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement étend la possibilité de dérogation aux temps de pause aux personnels roulants et navigants des entreprises de transports de fonds et de valeurs.

Les conditions de sécurité qui doivent entourer l'exercice de ces métiers rendent difficilement applicables les dispositions de droit commun du code du travail en la matière. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle cette dérogation a été demandée par les syndicats des convoyeurs eux-mêmes.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Soulier, pour soutenir l'amendement n° 146.

M. Frédéric Soulier. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 146 ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 172 et 146 ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. L'enjeu est vraiment rédactionnel. Il me semble toutefois que l'amendement n° 146 présenté par M. Hamel est plus complet que celui de la commission. Il apporte une réponse globale aux problèmes particuliers rencontrés par les transporteurs de fonds. Ce dispositif pourrait ainsi s'appliquer avec efficacité. Mais peut-être la commission a-t-elle un avis différent.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement n° 146 présente l'inconvénient de supprimer de fait toute obligation de pause pour les transports de fonds, ce que nous ne souhaitons pas.

Mme la présidente. Vous maintenez donc l'amendement de la commission, monsieur le rapporteur.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Tout à fait, madame la présidente.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Je me rallie à l'avis de la commission, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 172.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 146 tombe.

Je suis saisie d'un amendement n° 111 de M. Le Mèner.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel la commission et le Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n° 111.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 173.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de coordination.

Mme la présidente. Le Gouvernement y est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 173.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 110 de M. Le Mèner.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel la commission et le Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n° 110.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 17, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 17, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17 bis

Mme la présidente. L'article 17 *bis* ne faisant l'objet d'aucun amendement, je le mets aux voix.

(L'article 17 bis est adopté.)

Article 17 ter

Mme la présidente. Sur l'article 17 *ter*, je suis saisie d'un amendement n° 48 de la commission.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel le Gouvernement est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 48.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 79.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Cet amendement vise à ne pas exclure de la formation professionnelle les conducteurs de services exprès de transport de marchandises.

Les personnes auditionnées nous ont expliqué que ces modes de livraisons nécessitaient le transport de paquets à une cadence assez importante, d'où des contraintes physiques néfastes pour la santé. Donc, la formation des personnels concernés est essentielle, notamment pour ce qui est de la prévention des risques professionnels.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement. À titre personnel, j'y suis malheureusement défavorable. En effet, l'article 17 *ter* transpose la directive 2003/39 qui prévoit une formation professionnelle obligatoire pour les conducteurs de véhicules lourds, donc de plus de 3,5 tonnes. Le dispositif ne paraît donc pas adapté pour les conducteurs de véhicules légers.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Même avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Odile Saugues.

Mme Odile Saugues. J'avais cru comprendre que les directives européennes fixaient des obligations minimales, mais que le pays d'origine pouvait toujours être plus protecteur !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 79.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 17 *ter*, modifié par l'amendement n° 48.

(L'article 17 ter, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 17 ter

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 51 portant article additionnel après l'article 17 *ter*.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La taxe fiscale prévue à l'article 1635 *bis* M. du code général et destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers doit être utilisée pour au moins la moitié de son produit à la formation professionnelle des jeunes de moins de vingt-six ans. Or les formations professionnelles obligatoires de conducteur routier s'adressent de plus en plus à des demandeurs d'emploi en reconversion de plus de vingt-six ans. Pour tenir compte de cette situation nouvelle et afin de faciliter l'emploi de ces personnes, il n'apparaît plus opportun d'affecter la moitié de la ressource fiscale destinée à la formation professionnelle des jeunes de moins de vingt-six ans. L'amendement supprime cette obligation.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(L'amendement est adopté.)

Avant l'article 18

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 153 portant article additionnel avant l'article 18.

La parole est à Mme Odile Saugues, pour le soutenir.

Mme Odile Saugues. Contre toute logique de sécurité maritime et s'exonérant des dispositions du droit du travail français, la loi relative à la création du RIF a mis en place un pavillon de complaisance. Ce régime dérogatoire et les inquiétudes qu'il suscite sur le maintien d'une formation maritime de qualité nécessitent de disposer d'un premier bilan retraçant notamment le nombre de navires immatriculés au RIF et la composition de leurs équipages

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement. J'y serai, à titre personnel, défavorable.

La loi RIF prévoit déjà un rapport d'évaluation. En effet, aux termes de son article 35 « Un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la présente loi est établi chaque année par le Gouvernement et soumis au Conseil supérieur de la marine marchande et à la Commission nationale de l'emploi maritime. Un rapport de synthèse établi dans les mêmes conditions est présenté au Parlement tous les trois ans et pour la première fois, avant le 31 mars 2007. »

Je vous invite, madame Saugues, à retirer votre amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement en discussion ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, madame Saugues ?

Mme Odile Saugues. Tout à fait, madame la présidente !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 153.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 18

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, inscrit sur l'article.

M. Daniel Paul. Je l'ai dit en commission et rappelé lorsque j'ai soulevé l'exception d'irrecevabilité, je souscris aux objectifs poursuivis par cet article, mais je déplore que cela intervienne si tardivement. J'aurais, en effet, souhaité que cette disposition soit présentée lors de la discussion de la proposition de loi relative à la création du registre international français.

Je poserai une question à M. le rapporteur. Il est indiqué à la page 104 de son rapport que « l'article 18 insère un nouvel article 5-1 dans le code du travail maritime afin de préciser que ces équipages seront soumis aux normes sociales essentielles du lieu de prestation. » Il s'agit ici de veiller, dans le cadre de la mise en concurrence, à ce que tout nouvel entrant sur le marché se conforme aux normes sociales en vigueur dans le pays d'activité. Quel est le sens du mot « essentielles » ? Où commencent et où s'arrêtent les normes sociales « essentielles » ? Cela figure dans le rapport, mais le diable est souvent dans le détail en matière législative !

Mme la présidente. Sur l'article 18, je suis saisie de deux amendements, n°s 19 et 52, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 19.

M. Daniel Paul. Je réitère donc ma question à l'occasion de la présentation de cet amendement. Sans doute me répondrez-vous en donnant votre avis sur l'amendement, monsieur le rapporteur.

L'amendement n° 19 vise à inclure les lamaners dans les dispositions du droit du travail prévues à l'article 18.

Les lamaners jouent un rôle extrêmement important dans un port. Ils sont amenés, par tous les temps, à amarrer ou à désamarrer des navires de plus de 300 mètres de long, de grands porte-conteneurs qui transportent sur leur pont 7 000, 8 000 voire 9 000 conteneurs ou des pétroliers qui ont dans leur soute jusqu'à 450 000 tonnes de pétrole brut. Ces hommes se trouvent sur de petits bateaux, très près de ces mastodontes. Lorsque le temps est calme, tout se déroule bien, mais cela devient beaucoup plus dangereux en cas de fortes vagues. Leur rôle en matière de sécurité est réel. Il est par conséquent difficile d'imaginer qu'une concurrence puisse s'exercer dans ce cadre. Si tel doit être malheureusement le cas, il est indispensable d'appliquer les normes sociales tout court et pas seulement les normes sociales « essentielles » du pays d'activité aux nouveaux entrants éventuels.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour présenter l'amendement n° 52 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 19.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. L'amendement n° 52 prévoit que les personnels étrangers employés à bord des navires effectuant des prestations de lamanage dans les eaux intérieures ou territoriales françaises sont soumis aux normes sociales essentielles du lieu de prestation. Cela constitue pour les personnels une garantie sociale importante.

M. Daniel Paul. Quel est le sens du mot « essentielles » ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. L'amendement n° 19 a été repoussé par la commission non pour des raisons de fond, mais parce qu'il est déjà satisfait par l'amendement n° 52 adopté par l'ensemble de la commission.

S'agissant des normes sociales applicables, je renvoie M. Paul à l'article 18 du projet de loi qui détaille les prescriptions. Il s'agit notamment des libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, de l'exercice du droit de grève, de la durée du travail, des repos compensateurs, des jours fériés, des congés annuels payés, des congés pour événements familiaux, des congés de maternité, des congés de paternité, des conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable à l'amendement n° 19 et favorable à l'amendement n° 52.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Je reste sur ma faim ! J'ai lu et relu votre rapport en détail, monsieur le rapporteur, et je ne comprends toujours pas la distinction entre les normes sociales « essentielles » et les autres.

Si vous parlez de normes essentielles, cela veut dire que certaines normes – il faudra voir dans le détail, mais le diable est souvent dans le détail – ne s'appliqueraient pas aux nouveaux entrants. Sinon expliquez-moi pourquoi vous avez écrit ce mot « essentielles ». Ou il y a des normes sociales ou il n'y en a pas, mais il n'y en a pas plus ou moins pour certains.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 108.

La parole est à M. Dominique Le Mèner, pour le défendre.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 108.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 18, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 18

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 126, tendant à insérer un article additionnel après l'article 18.

La parole est à M. le ministre, pour le défendre.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. La loi de mai 2005 relative au RIF a prévu des dispositions particulières pour les navires de transport de passagers, qui ne peuvent pas être immatriculés au registre des terres australes et antarctiques. Ils peuvent être inscrits au RIF, sauf s'ils assurent des lignes régulières intracommunautaires.

L'objectif de la loi est de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité. Le secteur du transport de passagers emploie 50 % de nos navigants. Il est donc important de faire le maximum pour développer ce type d'emplois. L'amendement va dans le sens du développement de l'emploi et de la sécurité maritime. Il est conforme à l'esprit qui a animé votre assemblée lors de l'examen du projet, à savoir reconnaître la spécificité des transporteurs de passagers. Comme la loi le prévoit, le Gouvernement fera avant le 31 mars 2007 un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre de ce texte.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Favorable. Il faut pouvoir tenir compte de la spécificité de certaines lignes régulières internationales de passagers.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le ministre, j'ai déposé sur cet article deux amendements au nom de mon groupe : les amendements n° 20 et 21.

En avril dernier, M. Goulard, alors secrétaire d'État aux transports et à la mer, s'était engagé à exclure du domaine d'application du registre international français les navires transportant des passagers en Méditerranée sur les lignes desservant la Corse et l'Afrique du Nord. Certes, l'Afrique du Nord n'est pas dans l'espace communautaire. À moins que les engagements ministériels ne valent que ce qu'ils valent, et qu'ils ne valent surtout que pour ceux qui les entendent, nous aimerions savoir, comme sans doute de nombreux marins sur la côte sud de notre pays, ce que devient cet engagement. L'amendement n° 20 vise à concrétiser l'engagement de M. Goulard.

Quant au trafic transmanche, je l'ai dit dans la motion de procédure que j'ai soutenue, la situation est extrêmement difficile. Cela concerne la moitié des marins français, c'est donc un secteur essentiel à préserver. Si l'objectif de votre amendement est que ces navires soient armés au premier registre national, et donc uniquement avec des marins français, avec les normes sociales françaises évidemment, je vous rejoins sans problème.

Il y a tout de même une difficulté. Entre la France, l'Irlande et la Grande-Bretagne, la concurrence libre et faussée bat son plein. La compagnie Irish Ferries, compagnie irlandaise qui assure les traversées vers Roscoff et Cherbourg, vient de supprimer tous ses emplois de nationaux, et les personnels maritimes et terrestres luttent avec difficulté pour l'obliger à revenir sur cette décision. Ce sont 500 à 600 emplois qui ont été supprimés, et la lutte porte actuellement sur 463 suppressions d'emplois dans le sud de l'Irlande. L'objectif d'Irish Ferries est tout simplement de mettre ses navires sous un pavillon que je qualifierai d'exotique avec, comme équipages, des hommes venant de divers pays de la communauté internationale. Il est évident que, dans ces conditions, les bateaux français qui seront en concurrence avec de tels navires n'ont aucune chance de tenir. Dans quelques mois, dans quelques années, le responsable de Brittany Ferries, société française, viendra dire que la concurrence joue de façon libre et faussée et qu'il ne peut pas tenir.

Au Havre, P & O s'est retiré il y a quelques mois en licenciant environ 3 000 personnes des deux côtés de la Manche. La ligne a été reprise par Dreyfus, qui a armé son navire sous pavillon *bis* italien. En attendant que les inspecteurs du travail puissent monter à bord et vérifier que les règles européennes minimales sont respectées, il se dit qu'il y a des équipages de diverses nationalités. Votre amendement, monsieur le ministre, s'applique-t-il à ce navire ou le fait que dernier soit inscrit au deuxième registre italien suffit-il pour qu'il y échappe, auquel cas les navires qui partent de Caen, de Cherbourg ou de Dieppe sont en très grande difficulté dans la mesure où ils emploient des marins français. Si on laisse jouer ainsi une telle concurrence libre et non faussée, ce sera très difficile pour eux.

Je suis prêt à soutenir votre amendement, à condition qu'il s'applique dans de tels cas et qu'il protège l'emploi français.

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

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Il y a deux choses différentes, qu'il ne faut pas mêler.

D'abord, cet amendement a pour but de me donner les moyens juridiques de respecter l'engagement de mon prédécesseur, c'est parfaitement clair.

Pour le transmanche, on est dans un autre cas de figure, puisqu'on est dans l'intracommunautaire : il s'agit de liaisons entre deux pays de l'Union européenne. Aujourd'hui, il n'y a pas de véritable règle. C'est la raison pour laquelle, comme je lui en ai d'ailleurs parlé récemment, je vais saisir par courrier le commissaire européen pour qu'on reprenne les discussions sur un projet de directive qui n'avait pas abouti du fait de désaccords entre les pays de l'Union, pour faire en sorte que, sur ces liaisons, on adopte le régime social de l'un des deux pays de destination.

M. Daniel Paul. C'est l'amendement que je vous propose !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. C'est un dispositif qui ne peut se concevoir que dans le cadre de l'Union et qui me paraîtrait une bonne réponse à certaines des situations que vous avez évoquées tout à l'heure.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 126.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Paul, maintenez-vous les amendements n°s 20 et 21, que vous avez par avance défendus ?

M. Daniel Paul. Oui.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 19

Mme la présidente. L'article 19 ne fait l'objet d'aucun amendement.

Je le mets aux voix.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

Mme la présidente. Sur l'article 20, je suis saisie d'un amendement n° 147.

La parole est à M. Jacques Bobe, pour le défendre.

M. Jacques Bobe. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, mais j'y suis favorable à titre personnel. C'est un amendement de clarification.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 147.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 106 de M. Le Mèner.

C'est un amendement de coordination.

La commission et le Gouvernement y sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 107 de M. Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement rédactionnel !

Mme la présidente. Le Gouvernement y est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 107.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 105 de M. Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement de coordination !

Mme la présidente. L'avis du Gouvernement est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 105.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 20, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 21 et 22

Mme la présidente. Les articles 21 et 22 ne font l'objet d'aucun amendement.

Je mets aux voix l'article 21.

(L'article 21 est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22.

(L'article 22 est adopté.)

Article 23

Mme la présidente. Sur l'article 23, je suis saisie d'un amendement n° 148.

La parole est à M. Jacques Bobe, pour le défendre.

M. Jacques Bobe. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, mais j'y suis favorable à titre personnel. Il permet de tenir compte des contraintes spécifiques à certaines activités maritimes en introduisant de la souplesse par la négociation collective. Cette souplesse est au surplus assortie de garanties pour les marins.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 148.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 23, modifié par l'amendement n° 148.

(L'article 23, ainsi modifié, est adopté.)

Article 24

Mme la présidente. Sur l'article 24, je suis saisie d'un amendement n° 103 de M. Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement rédactionnel !

Mme la présidente. Le Gouvernement y est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 103.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 102 de M. Le Mèner.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement rédactionnel !

Mme la présidente. Le Gouvernement y est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 102.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 24, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 24, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 24

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 54 de la commission, tendant à insérer un article additionnel après l'article 24.

La parole est à M. le rapporteur pour le soutenir.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Il s'agit encore d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. L'avis du Gouvernement est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement est adopté.)

Article 25

Mme la présidente. Sur l'article 25, je suis saisie d'un amendement n° 55 de la commission.

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Amendement rédactionnel !

Mme la présidente. Le Gouvernement y est favorable.

Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 25, modifié par l'amendement n° 55.

(L'article 25, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 25

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 11 rectifié et 76 rectifié, tendant à insérer un article additionnel après l'article 25.

La parole est à M. Frédéric Soulier, pour défendre l'amendement n° 11 rectifié.

M. Frédéric Soulier. Je vais défendre en même temps l'amendement n° 12 car il s'inscrit dans la même logique.

Quelques points me semblent importants à rappeler pour bien comprendre le concept du passage en flux libre, donc sans arrêt, à la barrière du télépéage, concept qui ne peut que se développer.

Le nombre d'abonnés, qui est passé de zéro en 2000 à 1,3 million aujourd'hui, serait appelé à tripler dans les deux ans. Dès l'année prochaine, les entreprises de transport y auront accès : 500 000 nouveaux abonnés viendraient grossir les files réservées. Avec une progression de 2,5 % par an du nombre de véhicules circulant sur nos autoroutes, les exploitants d'autoroutes doivent s'équiper, comme c'est le cas en Autriche, en Allemagne, en Espagne, au Portugal et en Italie.

Ces amendements tendent à répondre à une tendance liée aux services rendus aux utilisateurs et visent à donner les outils techniques et juridiques pour se garantir contre le non-paiement du péage, qui est une violation du code de la route.

Aujourd'hui, lorsqu'un agent constate la fraude, il contacte la gendarmerie d'autoroute, qui a certainement d'autres choses à faire. Elle n'a pas d'autre choix que d'engager une procédure pénale à l'encontre de l'utilisateur contrevenant. La réclamation commerciale ou transactionnelle et, en dernier recours, l'action civile, qui seules permettraient à l'opérateur de récupérer le montant du péage qui lui est dû sont en pratique quasiment inaccessibles, l'opérateur n'ayant pas la possibilité de s'assurer de l'identité du contrevenant.

Notre pays, en acceptant le péage en flux libre, se dote d'un schéma reposant sur l'affectation de moyens techniques, juridiques et humains, alors que l'Allemagne s'est dotée d'une police spécialisée et qu'en Autriche, l'exploitant dispose de sa propre police. C'est à partir de la détection de la plaque du véhicule en fraude que l'agent autoroutier assermenté peut, selon la procédure prévue aux articles du code de la route, saisir les services de l'État.

Dans nos différents débats, l'un des points qui a fait difficulté, c'est l'accès au fichier national des immatriculations. Il ne s'agit pas d'un accès direct, mais uniquement de la faculté de pouvoir interroger les services de l'État, à l'instar de celle dont disposent les agents de compagnies d'assurances.

Cette demande ne pourrait intervenir que dans l'hypothèse de fraude au paiement du péage – seule infraction que les agents autoroutiers assermentés sont habilités à constater, en vertu du code de la route.

Les amendements prévoient différents articles additionnels modifiant le code de procédure pénale pour permettre, d'une part, aux exploitants d'introduire un traitement transactionnel avant le recours à une procédure pénale stricte et, d'autre part, aux agents assermentés d'accéder au fichier national des immatriculations pour les usagers en défaut. Le flux libre s'inscrit en Europe dans l'esprit de la libre circulation des marchandises et des personnes.

Tel est, mes chers collègues, l'essentiel de la portée de mes amendements n^{os} 1 rectifié et 12.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable. Les amendements identiques n^{os} 11 rectifié et 76 rectifié et les amendements identiques n^{os} 12 et 77 ont pour objet de créer, en matière de fraude au péage autoroutier, une procédure transactionnelle qui reposerait sur la communication aux agents assermentés des sociétés d'autoroute des données contenues dans le fichier national des immatriculations.

La commission a rejeté ces amendements car, s'agissant de l'accès à des données personnelles contenues dans un fichier et donc de libertés publiques, il faut procéder avec la plus extrême mesure.

Sur pareil dispositif, il y a fort à parier par exemple que la CNIL aurait un point de vue intéressant à faire valoir. Notre commission a été d'autant plus circonspecte qu'il lui a semblé qu'il y avait là matière à créer un précédent dont toutes les conséquences n'ont pas été mesurées.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est également très réservé sur ces amendements dont il comprend pourtant bien l'intérêt pratique tant pour les usagers que pour les sociétés gestionnaires des autoroutes. Pour autant, il ne faut pas confondre vitesse et précipitation. Je pense, par exemple, qu'il faut demander l'avis de la CNIL et, par ailleurs, examiner avec le ministère de l'intérieur et celui de la justice si ce dispositif ne risque pas de porter atteinte aux libertés publiques.

C'est la raison pour laquelle, tout en reconnaissant l'intérêt de la démarche, je ne peux donner un avis favorable puisque nous n'avons pu, dans le temps imparti, peser tous les éléments du dispositif proposé.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir l'amendement n^o 76 rectifié.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Ces amendements identiques me paraissent d'autant plus intéressants

que j'ai signé l'un d'entre eux. S'ils étaient adoptés, ce serait un progrès. Certes, cela implique des précautions méthodologiques, mais elles sont fondamentalement du même ordre que celles qui s'appliquent lorsque de telles procédures et de telles transactions sont mises en œuvre par les agents d'exploitants de réseaux publics de transport.

Alors que le Gouvernement vient d'exprimer aujourd'hui même son choix en faveur de la privatisation des sociétés d'autoroutes, il nous semblait que ces amendements permettraient une amélioration très concrète du service rendu aux clients des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Soulier.

M. Frédéric Soulier. Je suis le conseil de M. le ministre : nous nous reverrons au début de l'année prochaine pour enrichir ces amendements sur le plan technique et juridique. Par conséquent, je retire l'amendement n^o 11 rectifié.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Je retire également mon amendement.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 11 rectifié et 76 rectifiés sont retirés.

Je suis saisie de deux amendements identiques n^{os} 12 et 77.

M. Frédéric Soulier. Je le retire l'amendement n^o 12, madame la présidente.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Je retire l'amendement n^o 77.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 12 et 77 sont retirés.

Article 26

Mme la présidente. Sur l'article 26, je suis saisie d'un amendement n^o 130 de M. Le Mèner.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel auquel la commission et le Gouvernement sont favorables.

Je mets aux voix l'amendement n^o 130.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 26, modifié par l'amendement n^o 130.

(L'article 26, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 26

Mme la présidente. Nous en venons à une série d'amendements portant articles additionnels après l'article 26.

Je suis saisie d'un amendement n^o 132.

La parole est à M. Dominique Paillé, pour le soutenir.

M. Dominique Paillé. Cet amendement vise, en conformité avec les lois instituant l'intercommunalité, à rendre aux établissements publics de coopération intercommunale – EPCI – le contrôle des syndicats mixtes de transports en commun auxquels ils ont délégué leur compétence transport. Il ne concerne que les EPCI ayant transféré leur compétence transport à un SMTC, dont la population est supérieure à 400 000 habitants.

Cet amendement d'équité permet à la collectivité la plus importante de continuer à gérer d'une manière majoritaire la vie desdits syndicats.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 132.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 56.

La parole est à M. le ministre, pour le soutenir.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cet amendement tend à ratifier l'ordonnance du 8 juin 2005 simplifiant la procédure de déclassement de biens du réseau ferré national et celle du 26 août 2005 portant modification du régime de reconnaissance de la capacité professionnelle des transporteurs routiers et simplification des procédures d'établissement de contrats types.

Ces deux ordonnances ont été prises en application de la loi d'habilitation du 9 décembre 2004, loi de simplification du droit. Le moment étant venu de procéder à leur ratification, cet amendement vous propose de le faire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 58.

La parole est à M. le ministre, pour le soutenir.

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. L'article 92 de la loi du 9 décembre 2004 de simplification du droit habilite le Gouvernement à procéder par ordonnance à l'adoption de la partie législative du code des transports.

En raison de l'ampleur des travaux de confection de ce code, cet amendement tend à prolonger le délai d'habilitation du Gouvernement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 83.

La parole est à M. Jean-Louis Léonard, pour le soutenir.

M. Jean-Louis Léonard. Cet amendement concerne la liaison ferrée Niort—La Rochelle, qui fait l'objet de travaux importants de renouvellement de la ligne existante menés par RFF pour aménager une voie à grande vitesse. Ce projet, qui prévoit notamment la suppression de passages à niveau, est inscrit au contrat de plan État-régions pour la période 2000-2006. Cette opération permet de gagner ainsi sept minutes – et c'est important pour nous – en direction de l'Île-de-France.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui s'est déroulée du 26 janvier 2004 au 27 février 2004, a été favorable. La commission d'enquête a remis ses conclusions le 11 mai 2004.

Cependant, le Conseil d'État n'ayant pu statuer dans les délais requis sur le projet de décret – dix-huit mois à compter de la clôture de l'enquête publique –, la régularisation de ce décret par voie législative apparaît nécessaire pour assurer la sécurité juridique de l'ensemble des procédures afférentes à ce projet.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Dominique Le Mèner, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais j'y suis favorable à titre personnel, compte tenu de l'utilité des travaux de modernisation sur cette ligne et du fait que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a eu lieu.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(L'amendement est adopté.)

Explications de vote

Mme la présidente. Dans les explications de vote, la parole est à Mme Odile Saugues, pour le groupe socialiste.

Mme Odile Saugues. Le texte que nous venons d'examiner concerne les transports, et si j'avais à le qualifier, je dirais qu'il fait du transport de vrac. Nous avons vu défiler un peu en désordre des mesures variées, d'importance différente.

Je ne bouderais pas mon plaisir en ce qui concerne les mesures touchant à la sécurité aérienne, qui transposent la directive européenne 2003/42. Plusieurs préconisations de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs que j'ai présidée sont ainsi prises en compte. Outre la préconisation n° 26 concernant la liste noire européenne des compagnies aériennes déjà actée par l'Europe, il s'agit des préconisations n°s 23 et 25 visant à favoriser le *reporting* et la confidentialité de la méthode de compte rendu des événements, même si, monsieur le ministre, vous avez amputé la directive européenne en prévoyant que seuls les événements pourraient être notés. Mais je compte sur mes collègues pour revenir sur cette mauvaise compréhension.

Quant à la préconisation n° 38, qui prévoit l'information du public sur les mesures correctrices mises en place par la DGAC, je ne puis que me satisfaire qu'elle soit mise en œuvre.

Enfin, une des préconisations prévoyait la tenue chaque année d'une conférence parlementaire afin de faire le point sur le suivi par le Gouvernement des propositions de la mission. Monsieur le ministre, n'attendez pas, qu'un autre avion tombe et que tout le monde verse des larmes de crocodile pour réagir et vous poser très sérieusement des questions.

Ce texte contient également des petites mesures intéressantes, des dispositions sociales, par exemple, concernant la condition des femmes dans la marine et, d'une manière générale, les conditions de travail dans les transports – convoyeurs de fonds, ambulanciers. Même si elles sont minimes, elles ne sont pas à boudier.

Le débat a aussi permis d'éviter un droit de préemption du privé organisé par l'article 14. Cet article, qui permettait l'ouverture des radios sans autorisation préalable du CSA, a en effet été supprimé.

Mais il y a aussi les aspects négatifs : accélération de la dérégulation, abandon par l'État de sa fonction de garant de la sécurité ferroviaire, recours à la sous-traitance de la fonction régaliennne de l'État pour la sécurité des aéroports, transfert opéré à l'article 7 *ter* qui mécontente et inquiète ceux qui en seront les opérateurs, accélération du calendrier d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire – contre laquelle nous nous sommes élevés – à la suite d'un marchandage qui n'améliorera pas le fonctionnement du fret à la SNCF mais prépare certainement une casse et est dommageable en termes d'aménagement du territoire.

M. Jean-Louis Léonard. Et la ligne D du RER !

Mme Odile Saugues. C'est aussi, bien sûr, l'instauration de ce partenariat public-privé auquel vous tenez tant et qui concerne, monsieur le ministre, je le répète, la construction, l'entretien et l'exploitation. C'est un partenariat à l'anglaise !

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Excellente ouverture !

Mme Odile Saugues. Monsieur Mariton, vous savez quelles sont nos divergences !

Puis, il y a eu, la nuit dernière, à une heure du matin, cette grenade lancée M. Devedjian, non pour nous réveiller, mais pour paralyser le STIF. Je regrette que cela se fasse sur le dos des citoyens d'Île-de-France.

M. Jean-Louis Léonard. Parlons-en des citoyens d'Île-de-France ! Croyez-vous qu'ils sont contents des grèves à répétition !

Mme Odile Saugues. Il y avait un risque de blocage de cette institution ou tout au moins de son évolution.

Nous déplorons cette accélération de la dérégulation.

M. Jean-Louis Léonard. Vous préférez la grève ?

Mme la présidente. Monsieur Léonard, laissez Mme Saugues terminer son explication de vote !

Mme Odile Saugues. Parlons des 80 % de pannes en Île-de-France ! Faites d'abord la part des problèmes dus à la SNCF ! La grève a bon dos !

M. Jean-Louis Léonard. Je ne fais que constater un état de fait !

Mme Odile Saugues. Vous devriez plutôt vous interroger sur le fonctionnement d'une entreprise qui génère autant de mouvements sociaux !

M. Frédéric Soulier. Elle ne fonctionne pas, justement, à cause des mouvements sociaux !

Mme Odile Saugues. Je terminerai, madame la présidente, en disant que cette accélération de la dérégulation n'est pas pour convenir à mon groupe. Pour toutes ces raisons, nous voterons contre ce texte.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, pour le groupe des député-e-s communistes et républicains.

M. Daniel Paul. Nous avons plus d'un reproche à faire à un texte de loi que notre collègue a qualifié, d'une façon assez heureuse, de « vraquier ».

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. C'est un beau navire !

M. Daniel Paul. Un vraquier est un navire qui ne transporte pas de marchandises en conteneur. Ce n'est donc pas péjoratif : cela signifie tout simplement que ce texte contient de tout et surtout beaucoup d'éléments négatifs.

Vous ne tenez aucun compte de ce qui s'est passé le 29 mai et de ce que les Français vous ont dit alors. Alors qu'ils ont prouvé par leur vote qu'ils sont pour le moins réticents devant la poursuite d'une politique d'ouverture à la concurrence et de dérégulation, vous persistez à engager le pays dans cette voie.

Vous n'avez pas non plus ouvert la moindre possibilité de dresser enfin un bilan des déréglementations opérées depuis une vingtaine d'années dans notre pays et dans plusieurs autres pays européens. Un tel bilan permettrait pourtant de juger enfin si elles sont réellement bénéfiques. Si tel est vraiment le cas, nous serons naturellement unanimes à préconiser cette solution. Pourquoi refuser alors de dresser ce bilan, que nous vous demandons depuis tant d'années ? Vous n'allez quand même pas nous faire croire que vous reculez devant son coût, alors que nous assumons une bien plus lourde charge aujourd'hui, et demain bien davantage encore !

Le troisième point négatif est la possibilité de partenariats public-privé, non seulement en matière d'investissements, mais également de dépenses de maintenance et d'entretien.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Excellente mesure !

M. Daniel Paul. Une telle appréciation ne m'étonne pas venant de vous, monsieur Mariton ! Mais on s'apercevra dans quelques années, à l'heure du bilan, des graves difficultés dans lesquelles vous aurez enfoncé notre pays et ses infrastructures !

Ce texte confirme la réduction de la voilure du fret ferroviaire, la diminution du nombre de sillons, la fermeture de certaines lignes et, enfin, l'ouverture à la concurrence – qui ne concernera dans les faits que les secteurs les plus rentables : on aura bien du mal à trouver des intérêts privés disposés à investir dans certaines lignes qu'il faudrait pourtant maintenir à tout prix.

M. Jean-Louis Léonard. On a perdu 30 % du tonnage avec Gaysot !

M. Daniel Paul. Et après cela, chers collègues, on viendra nous parler aménagement du territoire, égalité entre les citoyens et entre collectivités locales !

Votre texte met à mal la responsabilité régaliennne en matière de sécurité aérienne, comme l'a prouvé Odile Saugues dans une démonstration à laquelle je n'ai rien à ajouter.

Je n'aurai garde d'oublier les trois détestables manipulations politiciennes – je maintiens même le qualificatif de « scélérates » – auxquelles nous avons assisté la nuit dernière, pour deux d'entre elles, et ce soir même. Le moins qu'on puisse en dire est qu'elles ne rehaussent pas l'image du Parlement.

Nous avons certes relevé un certain nombre de mesures positives. C'est le cas, monsieur le ministre, de votre amendement concernant les car-ferries. Je pense également aux dispositions ayant trait au trafic dans la Méditerranée et au trafic transmanche : nous resterons cependant vigilants quant à l'évolution de ce dossier, et l'amendement que j'ai

proposé sur cette question avait précisément pour objectif de soutenir notre pays dans ses négociations avec les autres États membres, dont on connaît les réticences en la matière.

Autre élément positif, votre projet améliore le texte créant le Registre international français, dont nous avons condamné les graves insuffisances. Ce texte reste d'ailleurs acceptable malgré ces améliorations.

En dépit de ces quelques bons points, la balance continue à pencher du côté négatif. Pour cette raison, nous voterons contre ce texte, et nous vous donnons rendez-vous jeudi prochain, après l'examen de ce texte par la commission mixte paritaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Christophe Baguet, pour le groupe Union pour la démocratie française.

M. Pierre-Christophe Baguet. Au moment où nous avons achevé l'examen de ce texte, le groupe UDF tient à rappeler ses bonnes dispositions en faveur de celui-ci. Il a certes un caractère hétéroclite et il pourrait aller plus loin, notamment en matière environnementale. Nous ne pouvons cependant pas en faire l'économie, à la fois parce que nous devons nous mettre en conformité avec la loi européenne et parce que ces mesures représentent en elles-mêmes des avancées significatives. Je citerai pêle-mêle la libéralisation du marché du fret, la possibilité de recourir au partenariat public-privé pour la réalisation des nouvelles infrastructures ferroviaires, la sécurisation des tunnels routiers, les dispositions sociales relatives au transport maritime, la possibilité de mener des contrôles dits « SAFA », la création d'un groupement d'intérêt public dans le domaine de la sécurité maritime, les mesures destinées à amortir la hausse du prix du pétrole.

Nous nous félicitons aussi de la suppression de l'article 14 : on évite ainsi de créer une situation qui aurait été dommageable pour notre système radiophonique. Nous vous remercions, monsieur le ministre, monsieur le président et monsieur le rapporteur de la commission des affaires économiques, de votre soutien en la matière.

Nous regrettons seulement que l'Assemblée n'ait pas manifesté une sagesse aussi grande en ce qui concerne l'amendement relatif aux deux-roues transportant des marchandises ; nous espérons que l'examen en commission mixte paritaire permettra de prendre la mesure des conséquences de la suppression de l'article 15 *bis* pour de nombreuses entreprises et de revenir à la proposition du Sénat.

En dépit de cette déception, l'UDF votera ce texte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Bobe, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Jacques Bobe. Madame la présidente, monsieur le ministre, ce texte comporte des mesures importantes, telles que la création d'un établissement public de la sécurité ferroviaire, l'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire en 2006 et la faculté de recourir au partenariat public-privé pour la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires. Toutes ces mesures constituent des avancées incontestables.

Le projet de loi a aussi le mériter d'instaurer un mécanisme de répercussion des variations du prix du gazole sur le prix du transport facturé aux chargeurs : cette mesure était très attendue par les transporteurs routiers. Il renforce en outre la sécurité routière en aggravant les sanctions frappant le débridage des deux-roues et des quadricycles à moteur. Le texte comporte également des mesures significatives en matière de sécurité du transport aérien.

Enfin le Sénat a adopté un volet relatif au transport fluvial, qui ouvre à celui-ci de nouvelles perspectives de développement.

Ainsi, monsieur le ministre, grâce à ce texte, nous apportons à nos concitoyens de nouvelles garanties de sécurité pour l'ensemble des modes de transport qu'ils utilisent.

Ce projet de loi répond à des attentes fortes, tant par ses avancées en matière sociale, dans le secteur du transport maritime notamment, que par celles de ses dispositions qui permettront le développement économique des transports.

Pour toutes ces raisons, le groupe de l'UMP votera sans réserve ce texte tel qu'il a été amendé au cours du débat.

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

Mme la présidente. Jeudi 15 décembre 2005, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 2219, renforçant la prévention et la répression des violences au sein du couple :

Rapport, n° 2726, de M. Guy Geoffroy, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi, n° 2599, relative au droit de préemption et à la protection des locataires en cas de vente d'un immeuble :

Rapport, n° 2749, de M. Christian Decocq, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

À quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2612, relatif aux offres publiques d'acquisition :

Rapport, n° 2750, de M. Hervé Novelli, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ;

Avis, n° 2727, de M. Xavier de Roux, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-deux heures quarante.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	114,90
33	Questions..... 1 an	80,60
83	Table compte rendu.....	21,90
93	Table questions.....	17,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	97,30
35	Questions..... 1 an	62,00
85	Table compte rendu.....	18,60
95	Table questions.....	12,30
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	576,80
27	Série budgétaire..... 1 an	69,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	527,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 0,90 €
(Fascicules compte rendu et amendements.)