

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance et l'activité

- Suite de l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi pour la croissance et l'activité (n° 2447) (M. Richard FERRAND, rapporteur général, MM. Christophe CASTANER, Laurent GRANDGUILLAUME, Denys ROBILIARD, Gilles SAVARY, Alain TOURRET, Stéphane TRAVERT, et Mmes Cécile UNTERMAIER et Clotilde VALTER, rapporteurs thématiques) 2
- Présences en réunion 35

Lundi

12 janvier 2015

Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 4

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence de
M. François Brottes,
Président**



La commission poursuit l'examen du projet de loi pour la croissance et l'activité (n° 2447) (M. Richard Ferrand, rapporteur général, MM. Christophe Castaner, Laurent Grandguillaume, Denys Robiliard, Gilles Savary, Alain Tourret, Stéphane Travert, et Mmes Cécile Untermaier et Clotilde Valter, rapporteurs thématiques).

Après l'article 4

La Commission examine les amendements identiques SPE938 de M. Philippe Vigier et SPE1266 de M. Joël Giraud.

M. Jean-Christophe Fromantin. L'amendement SPE938 vise à enrichir les schémas régionaux de l'intermodalité, en intégrant les nouvelles gares routières de voyageurs dans la définition des politiques de mobilité. Cette modification des schémas régionaux permettrait d'améliorer la complémentarité entre les modes de transport, de développer les services non urbains et d'accompagner le développement du transport en autocar, ce qui est conforme à la logique de ce projet de loi.

M. Joël Giraud. L'amendement SPE1266 est rigoureusement identique : le but est de nous mettre en conformité avec la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. Un recensement précis des gares routières est prévu dans le cadre de la refonte de l'ordonnance de 1945. Ces infrastructures peuvent tout aussi bien être publiques que privées, leur propriétaire n'est pas toujours bien identifié et peut, dans certains cas, être distinct du gestionnaire. Qui plus est, l'articulation actuelle des compétences entre l'État, la région, le département, la ville et les acteurs privés est loin d'être évidente. Le Gouvernement juge plus opportun de renvoyer l'intégration éventuelle des gares routières aux schémas régionaux d'intermodalité à ladite ordonnance plutôt que de préjuger d'une solution qui risquerait d'aggraver la complexité de l'actuelle organisation, en contradiction avec l'objectif, partagé, de rationalisation et de simplification. Je souhaite donc le retrait de ces amendements.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Compte tenu de l'extrême complexité du sujet, je suggérerai également le retrait de ces amendements. Cela étant, j'aurais aimé que le projet de loi fit mention de l'intermodalité, ainsi que des gares maritimes, des gares ferroviaires de voyageurs et des aéroports.

Il est parfois difficile, dans le cas des gares routières, d'identifier l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ; quant aux gares SNCF, elles relèvent à la fois de l'EPCI, qui a la maîtrise de l'urbanisme et gère les abords de la gare, et de la région pour ce qui arrive à quai. Dans la mesure où la loi sur les métropoles confère aux régions une compétence de coordination entre le privé, le public et les différentes autorités administratrices de transport (AOT), il me paraîtrait judicieux d'intégrer dans un schéma régional de l'intermodalité, une vision prospective négociée avec l'ensemble des acteurs. Nous pourrions, d'ici à la séance, rédiger un amendement orientant l'ordonnance dans ce sens.

Les amendements SPE938 et SPE1266 sont retirés.

La Commission en vient à l'examen de l'amendement SPE943 de M. Philippe Vigier.

M. Michel Zumkeller. Cet amendement a pour but de renforcer la compétitivité du rail régional. Les régions, si elles financent le matériel et les services en matière de transport ferroviaire, ne peuvent en revanche choisir leurs opérateurs. C'est d'autant plus incohérent que cette situation a entraîné une très nette augmentation des coûts entre 2002 et 2012. Permettre aux régions de choisir leurs opérateurs entraînerait très certainement une baisse des coûts ainsi qu'une amélioration du service proposé à la population, dans un mouvement gagnant-gagnant.

M. le ministre. L'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire des passagers nationaux nécessite une réflexion approfondie, déjà engagée avec la réforme ferroviaire. Des travaux communautaires sont par ailleurs en cours dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire. Le Gouvernement estime qu'il ne faut pas préjuger du résultat de ces travaux, dans l'attente duquel il est préférable de privilégier la stabilité du cadre juridique national. Avis défavorable.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable. Certes, si l'on ne veut pas qu'il se produise la même chose que pour le fret, littéralement sinistré dans notre pays car son ouverture n'avait pas été préparée, les régions auraient intérêt à ouvrir les TER à d'autres opérateurs avant d'y être acculées. Cela étant, il est pour l'heure ou trop tôt ou trop tard : les régions vont se renouveler en décembre, et elles ont d'autres chats à fouetter.

Par ailleurs, les régions, si elles le souhaitent réellement, pourraient déjà ouvrir le transport ferroviaire : la Cour de Justice de l'Union européenne leur donnerait raison contre l'État. Le règlement européen 1370/2007, d'application directe, dispose en effet que, hormis pendant les phases de transition, la règle générale est l'appel d'offres. Les régions ne sont donc pas tout à fait sincères en prétendant le contraire, et je leur suggère d'attendre les conclusions de la mission Duron.

M. Jean-Louis Bricout. J'avais présenté un amendement proposant de favoriser l'installation de gares routières à proximité des péages afin de favoriser l'intermodalité entre la voiture particulière et le bus, mais il a été refusé. J'aurais néanmoins souhaité connaître l'opinion du ministre sur le sujet.

M. le ministre. Ces questions, comme tout ce qui concerne l'intermodalité, seront intégrées dans la nouvelle rédaction de l'article 4.

M. Michel Zumkeller. Je reste perplexe devant les arguments du ministre, qui semble d'accord avec notre idée mais nous renvoie à un rapport, et devant ceux du rapporteur thématique, selon qui c'est la justice qui tranchera en notre faveur – ce qui prendra évidemment des années. Ce texte est censé déverrouiller l'économie française : ou bien la mesure que nous proposons va dans ce sens, et il faut l'appliquer ; ou bien ce n'est pas le cas, et elle ne doit pas être mise en œuvre.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. La procédure judiciaire n'est pas suspensive : si vous voulez ouvrir les TER à la concurrence en Alsace, n'hésitez pas !

M. Michel Zumkeller. À ceci près que, malgré nos souhaits, le territoire de Belfort restera rattaché à la région Bourgogne-Franche-Comté...

La Commission rejette l'amendement SPE943.

Puis elle examine l'amendement SPE1330 de M. François-Michel Lambert.

M. Jean-Louis Roumeegas. Plusieurs rapports de la Cour des comptes ont pointé les conditions extrêmement désavantageuses dans lesquelles le gouvernement Villepin avait concédé le réseau autoroutier à des sociétés privées, à un prix très en deçà de leur valeur, et les conséquences désastreuses qui en ont découlé pour les finances publiques et les usagers. Il convient donc de dénoncer ces concessions ; nous proposons donc que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de trois mois, un plan de dénonciation, qui évalue le montant précis de cette dénonciation et expose les modalités de transfert de la propriété du réseau autoroutier à un établissement public à caractère industriel et commercial.

M. le ministre. Nous reviendrons sur ce sujet dans l'article 5. Le Gouvernement partage l'idée que les actuels contrats de concession des autoroutes ne sont pas satisfaisants et il entend remédier à cette situation. C'est dans cette optique que plusieurs réunions ont eu lieu avec Mme Ségolène Royal et les sociétés concessionnaires, pour déterminer les voies et moyens d'un accord. Dans une lettre du 31 décembre 2014 adressée à M. Jean-Paul Chanteguet et rendue publique, le Premier ministre a détaillé les principaux axes de la réflexion en cours, souhaitant y associer les parlementaires avant que ne soient prises des mesures définitives. Je m'engage à y revenir lors de la discussion du texte en séance publique, mais il me paraît inopportun aujourd'hui d'inscrire dans la loi la dénonciation des contrats de concession des autoroutes en vue d'en confier l'exploitation à un EPIC. Avis défavorable.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Dans cette affaire, où 40 milliards d'euros sont en jeu, il importe de ne pas se précipiter et d'éviter toute improvisation qui pourrait, demain, se traduire par des contentieux coûtant fort cher au contribuable – et que ceux-là même qui nous pressent d'agir ne manqueraient pas de nous reprocher. Évitions les oukases et les échéances précipitées. Le Premier ministre a souhaité que nous précisions nos propres préconisations, qui consistent à envisager une résiliation des contrats à la date de leur échéance, c'est-à-dire chaque année au mois de décembre. Cela me paraît sage, et Jean-Paul Chanteguet – à qui je tiens ici à rendre hommage – veillera scrupuleusement à ce que l'intérêt général soit préservé en particulier sur deux points essentiels : la maîtrise des tarifs et le partage de la rente lorsque celle-ci s'avère excessive.

Nous ne sommes pas responsables de la situation actuelle, héritage d'une personnalité tout à fait respectable, mais plus brillante à l'ONU que dans le domaine des contrats de concession... Nous avons face à nous des sociétés puissantes et organisées, mais nous sommes dans un État de droit, qui nous protège tous et dans lequel on ne peut rompre un contrat de façon unilatérale. Reste qu'il nous faut entièrement revoir l'architecture des concessions longues : même si elles n'ont pas toujours été mal négociées à l'origine, il s'est produit beaucoup de choses depuis et l'on ne saurait s'en tenir à des règles du jeu qui remontent à cinquante, voire soixante-dix ans. Cela pose du reste la question du bien-fondé même du véhicule juridique de la concession : si c'est pour dix ans, cela peut convenir, mais si c'est pour quarante ans, cela peut devenir usuraire. Un travail de fond s'impose.

M. Jean-Louis Roumeegas. Nous ne proposons pas de dénoncer les contrats autoroutiers dans les trois mois qui viennent mais seulement de demander au Gouvernement de nous soumettre un plan témoignant de sa volonté de faire avancer le dossier et de mettre un terme à ces concessions dans leur forme actuelle.

La Commission rejette l'amendement SPE1330.

Article 5 : *Compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en matière de péages autoroutiers et de marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes*

La Commission est saisie de l'amendement SPE1309 de Mme Eva Sas.

M. Jean-Louis Roumegas. Nous proposons de soumettre à l'approbation du Parlement la conclusion des éventuels nouveaux contrats de concession d'autoroute. Si cela avait été le cas en 2006, peut-être les députés auraient-ils tiré la sonnette d'alarme.

M. le ministre. Tout en estimant que la mesure proposée n'est pas adaptée en termes d'équilibre institutionnel et de partage des responsabilités, le Gouvernement souscrit pleinement à l'objectif de cet amendement, qui est d'accroître la transparence des procédures et de mieux associer les élus de la Nation à la définition de la politique autoroutière.

Plusieurs dispositions du présent projet de loi, dont l'extension des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), modifient en profondeur la régulation de ce secteur et nous aurons collectivement l'occasion de parfaire ce dispositif lors de nos débats en séance publique. Un groupe de travail doit se réunir prochainement autour du Premier ministre pour discuter des premiers résultats de la démarche engagée, et je tiens à mon tour à souligner ici la qualité des travaux initiés par M. Jean-Paul Chanteguet. En attendant, je souhaite le retrait de cet amendement, pour l'heure inopportun.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Si, en 2006, les contrats autoroutiers avaient été soumis au Parlement, il est évident que la majorité aurait suivi M. Dominique de Villepin, d'abord parce qu'elle n'avait pas la visibilité que nous avons aujourd'hui sur leur rentabilité et qu'elle ignorait que les sociétés autoroutières auraient recours à l'emprunt plutôt qu'à l'autofinancement afin d'augmenter leurs dividendes.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas accroître le contrôle parlementaire. Le Premier ministre semble l'avoir entendu et, pour avoir participé à la mission d'information sur les autoroutes, qui ne s'est pas montrée particulièrement amène avec les autoroutiers, je fais confiance à Jean-Paul Chanteguet pour continuer à défendre avec pugnacité des solutions équilibrées, qui préserveront l'intérêt général et éviteront que la rupture des contrats tourne au fiasco, comme ce fut le cas pour l'écotaxe. Avis défavorable.

M. Arnaud Leroy. J'ai présidé une commission d'enquête sur les conditions de privatisation de la SNCM – toujours sous le gouvernement Villepin –, dont les conclusions ont montré qu'elle s'était faite en l'absence de toute discussion et de tout contrôle parlementaire. Contrairement à Gilles Savary, je pense que, s'ils en avaient eu l'occasion, les parlementaires n'auraient pas manqué de s'interroger sur les conditions de privatisation des autoroutes. Sans soutenir l'amendement de Jean-Louis Roumegas, j'attire donc votre attention sur l'importance du contrôle parlementaire. Ce n'est pas un sujet anodin – nous en avons discuté à l'occasion de la cession de parts d'entreprises publiques, notamment pour le financement des 20 % d'Alstom.

M. Jean-Louis Roumegas. Les majorités soutiennent en général leurs gouvernements, mais j'ai la faiblesse de croire que les parlementaires se réservent malgré tout le droit d'amender les textes qui leur sont proposés, qu'ils exercent leur mission de contrôle et qu'ils ne se contentent pas de voter la loi sans exercer leur esprit critique, aujourd'hui comme à l'époque de M. Dominique de Villepin. Par ailleurs, je ne vois pas en quoi les concertations qu'annonce le ministre hypothéqueraient le principe simple que nous défendons et qui consiste à soumettre les contrats de concession à l'approbation du Parlement.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Ce n'est pas le principe qui est en cause, mais ses modalités d'application. Pour avoir siégé au sein de la mission d'information sur les autoroutes ou avoir eu à connaître, dans le cadre de la communauté urbaine de Bordeaux, des contrats d'eau ou d'électricité, je sais d'expérience que nos assemblées ne sont pas capables d'analyser les clauses les plus subtiles des contrats de service public, qui représentent des masses de papier énormes. Je ne suis pas opposé au fait que l'on nous soumette ces contrats, mais la création d'une autorité indépendante nous permettra de mieux les déchiffrer et nous prémunira contre d'éventuelles connivences entre les grands corps de l'État. Ce sera une avancée considérable de ce projet de loi.

La Commission rejette l'amendement SPE1309.

Elle en vient ensuite à l'amendement SPE1288 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Nous proposons que l'ARAFER soit consultée non seulement sur les nouveaux projets de délégation, mais également sur la mise en œuvre des dispositions contractuelles existantes. Nous souhaitons par ailleurs que sa compétence d'avis soit élargie aux projets de dispositions réglementaires ayant une incidence sur la détermination des péages. Cela nous semble indispensable dans un pays comme le nôtre, qui manque d'une forte tradition en matière de délégation de service public.

M. le ministre. Je suis en parfait accord, sur l'esprit comme sur le fond, avec l'amendement de M. Joël Giraud. J'en diverge néanmoins sur la méthode. Je demande donc son retrait, tout en m'engageant à accepter en séance un amendement accordant à l'ARAFER un droit de regard sur l'équilibre économique global des contrats de DSP.

L'amendement SPE1288 est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel SPE58 des rapporteurs.

Puis elle examine l'amendement SPE947 de M. Bertrand Pancher.

M. Philippe Vigier. Nous proposons que l'ARAFER, à laquelle le projet de loi confie de nouvelles compétences, soit également consultée sur la révision annuelle des tarifs de péage.

M. le ministre. Si je ne suis pas en désaccord sur le fond avec cet amendement, je préférerais que les dispositions qu'il propose soient intégrées dans un amendement plus général que nous examinerions en séance publique. Avis défavorable.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Prenons ce que nous avons à prendre aujourd'hui, quitte à apporter des modifications en séance. Mon avis est donc plutôt favorable.

M. Richard Ferrand, rapporteur général. Comme Gilles Savary, je pense qu'il nous faut d'ores et déjà marquer notre approbation. Avis favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le groupe UMP votera cet amendement.

La Commission adopte l'amendement SPE947.

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels SPE74 et SPE500 des rapporteurs.*

Elle en vient ensuite à l'amendement SPE949 de M. Bertrand Pancher.

M. Philippe Vigier. Le projet de loi confère à l'ARAFER une mission de contrôle de l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés de travaux, de fournitures et de services du réseau autoroutier concédé. Or nous avons créé, voilà quelques années, une Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art, qui n'exerce à l'heure actuelle son pouvoir de contrôle qu'*a posteriori* mais à laquelle il aurait été plus cohérent de conférer de nouvelles compétences.

M. le ministre. Notre réforme entend mettre un terme à la séparation entre la commission nationale des marchés – qui n'a pas la personnalité juridique et n'est pas indépendante – et l'ARAFER, et permettre à cette dernière d'intégrer les marchés de travaux à son analyse et à sa régulation d'ensemble.

Le fait que le régulateur soit indépendant ne le disqualifie nullement pour exercer une telle mission. Au contraire, c'est une garantie supplémentaire contre d'éventuels conflits d'intérêts. L'octroi à l'ARAFER d'une compétence de régulation des marchés de travaux autoroutiers est donc un choix de bonne administration. C'est aussi la condition pour qu'elle puisse examiner l'équilibre économique des contrats dans leur globalité, ce qui inclut les tarifs mais aussi l'ensemble des travaux. Nous souhaitons donc étendre les compétences de l'ARAFER selon des modalités que nous aurons à déterminer d'ici la discussion du texte en séance. La priver de la capacité de réguler les marchés de travaux ne me paraît pas une bonne idée. Avis défavorable.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le rôle d'un régulateur n'est pas de s'occuper des marchés publics. Cela étant, on souffre dans cette affaire de trop de « consanguinité » entre l'appareil d'État et les instances dirigeantes des sociétés d'autoroutes. Ayant constaté par moi-même l'impuissance proprement pathétique de la commission de contrôle des marchés autoroutiers, je pense, tout en partageant l'analyse organique et institutionnelle de Philippe Vigier, que la mise en place d'une instance indépendante qui jouerait un rôle de « chambre de décontamination » ne peut pas faire de mal. Si nous voulons plus de transparence, il faut confier à l'ARAFER le contrôle des marchés de travaux. Avis défavorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le tableau que vient de dresser notre collègue Gilles Savary a le mérite d'être clair... Ne serait-ce pas plutôt à l'Autorité de la concurrence – dont ce projet de loi accroît par ailleurs les compétences – de contrôler ces marchés de travaux puisqu'elle est habilitée à examiner toute situation de concurrence, et ce, même si l'on ne se trouve pas nécessairement dans une logique de marché public lorsqu'un entrepreneur autoroutier sollicite un fournisseur ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Les explications du ministre m'ont paru convaincantes. Doit-on en déduire que la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art sera supprimée ?

M. Philippe Vigier. J'allais poser exactement la même question...

M. le ministre. Je remercie le rapporteur thématique de la franchise de ses propos qui plaident en faveur des aménagements proposés par le texte.

S'il est toujours loisible de demander son avis à l'Autorité de la concurrence, cette dernière n'est pas forcément compétente dès lors qu'il s'agit d'apprécier l'utilité des travaux. Or cette évaluation participe d'une appréhension globale de l'économie des contrats, et il est donc pertinent qu'un même régulateur ait en charge l'ensemble des questions. Je plaide donc pour que le contrôle de la passation des marchés de travaux demeure de la compétence de l'ARAFER, étant entendu que nous proposons en effet de supprimer la Commission nationale des marchés.

M. Richard Ferrand, rapporteur général. Nous venons, en adoptant le précédent amendement défendu par Philippe Vigier, d'élargir les compétences de l'ARAFER en matière de péages. Il serait incohérent de les amputer dans la foulée pour ce qui touche les marchés de travaux. Avis défavorable.

M. Philippe Vigier. Dès lors que la Commission nationale des marchés est supprimée, la cohérence est rétablie et nous sommes satisfaits. Restera néanmoins à se pencher sur la dualité qui existe entre les sociétés d'autoroute qui construisent et qui gèrent, et celles qui ne font que gérer.

L'amendement SPE949 est retiré.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements SPE1289 et SPE1294 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Dans la mesure où le projet de loi prévoit de confier à l'ARAFER la mission de veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés, l'amendement SPE1289 a pour objet de répartir de manière cohérente, en fonction du rôle et des compétences respectives de l'État et de l'autorité de régulation, la responsabilité du contrôle.

L'amendement SPE1294 est le premier d'une série d'amendements de repli clarifiant pour chaque alinéa de l'article 5 ce qui est de la compétence de chacun.

M. le ministre. Avis défavorable. L'octroi à l'ARAFER d'une compétence de régulation des marchés de travaux autoroutiers est un choix de bonne administration.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Même avis. Il ne me paraît pas justifié, en tout cas pour l'heure, de réécrire entièrement cette partie du projet de loi pour y distinguer ce qui relève de l'État ou de l'ARAFER.

L'amendement SPE1289 est retiré.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le ministre a insisté sur le fait que l'ARAFER serait amenée à se prononcer sur la pertinence et l'utilité des travaux. Ce n'est pas ce qui est écrit dans l'article 5, qui propose d'ajouter au code de la voirie routière un article L. 122-16, aux termes duquel « l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés définis à l'article L. 122-15 ». Il n'est donc question ni de la pertinence des marchés ni de l'utilité des travaux, ce qui justifierait sans doute quelques précisions lors de la discussion en séance publique.

M. le ministre. On pourra, lors de la discussion en séance, clarifier les rôles entre l'État et le régulateur, et apporter les précisions demandées par M. Jean-Frédéric Poisson. Ce qui, du coup, devrait donner satisfaction à M. Joël Giraud.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le sujet mérite en effet que l'on s'y penche d'ici la discussion en séance.

M. le président François Brottes. Ce qui plaide pour que nous ayons un peu de temps entre la discussion du texte en commission et son examen en séance publique.

L'amendement SPE1294 est retiré.

Les amendements SPE1293, SPE1292, SPE1291 et SPE1290 de M. Joël Giraud sont retirés.

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels SPE59, SPE62, SPE60, SPE61, SPE63 et SPE73 des rapporteurs.

Puis elle adopte l'article 5 ainsi modifié.

Après l'article 5

La Commission est saisie de l'amendement SPE731 de M. Jean-Yves Caullet.

M. Jean-Yves Caullet. Il s'agit de revenir sur le dispositif de plafonnement de la déductibilité des charges financières dont bénéficient les sociétés d'autoroute par exception au régime général, selon lequel, lorsque leur montant dépasse les 3 millions d'euros, les charges financières nettes ne sont pas intégralement déductibles du résultat soumis à l'impôt sur les sociétés, mais seulement pour 75 % de leur montant.

M. le ministre. Les contrats comprennent des clauses qui prévoient qu'en cas de changement des règles fiscales, les sociétés concessionnaires peuvent exiger des compensations. L'adoption du présent amendement risquerait donc de se traduire par une hausse du tarif des péages, ce qui est en contradiction avec les objectifs du projet de loi.

Par ailleurs, des mesures fiscales visant spécifiquement les sociétés d'autoroute soulèvent des questions juridiques.

Enfin le Gouvernement a clairement indiqué qu'il aurait avec les sociétés d'autoroute un dialogue franc et vigoureux. Souhaitant faire bouger les lignes et modifier l'équilibre des contrats existants, Mme Ségolène Royal et moi-même insistons dans cette perspective sur la nécessité d'éviter toute répercussion sur les tarifs. Il me paraît malvenu à ce stade, et alors que des négociations sont en cours, d'adopter un tel amendement. Je demande donc son retrait.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le modèle économique des autoroutes est simple : toutes les charges sont répercutées sur les usagers, et tous les bénéfices sur les actionnaires... Cela plaide évidemment en faveur d'une résiliation ou, à tout le moins, d'une révision profonde des contrats. Mais tant que celle-ci n'est pas acquise, il n'est pas pertinent de prendre des mesures qui pèseraient sur les usagers. Attendons les conclusions de la mission Chanteguet II...

M. Jean-Yves Caullet. Je retire donc cet amendement tout en soulignant l'urgence qu'il y a à réformer ces contrats proprement exorbitants.

L'amendement SPE731 est retiré.

La Commission en vient à l'examen des amendements identiques SPE1262 de M. Joël Giraud et SPI331 de M. Jean-Louis Roumeguas.

Mme Michèle Bonneton. Nous proposons de relever la taxe due par les concessionnaires d'autoroute de 7,32 euros pour mille kilomètres parcourus à 9,20 euros, ceci afin de pallier les difficultés financières de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui a pour charge de financer les grands projets d'infrastructures multimodales et la mobilité durable en France. L'AFITF a en effet été lourdement pénalisée par l'abandon de l'écotaxe, que nous préférons appeler « taxe poids lourds ».

M. le ministre. Avis défavorable. J'indique toutefois que le Gouvernement s'engage à proposer des solutions permettant d'accroître la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroute au financement des infrastructures sans que cette augmentation ne se répercute sur les usagers.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Même avis. Une telle mesure serait indolore pour les sociétés d'autoroute mais douloureuse pour les usagers.

Mme Michèle Bonneton. Moins d'un centime pour dix kilomètres...

L'amendement SPE1262 est retiré.

La Commission rejette l'amendement SPE1331.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements SPE1332 de M. Denis Baupin et SPE985 de M. Philippe Vigier.

Mme Michèle Bonneton. Il s'agit d'encourager le développement des véhicules propres et l'augmentation du taux de remplissage des véhicules en modulant le prix des péages en fonction de ces deux critères.

M. Philippe Vigier. Nous souhaitons, dans le même esprit, « verdir » ce projet de loi et demandons, dans cette perspective, un rapport sur l'opportunité de mettre en place des tarifications incitatives, puisqu'il ne nous est pas possible de le proposer directement sans nous voir opposer l'article 40.

Les États-Unis ont mis en place le système des *High Occupancy Toll (HOT) lanes* et des *High Occupancy Vehicles (HOV) lanes*, qui associe voies réservées aux véhicules à occupation multiple et modulation des tarifs en fonction du taux de remplissage. Nous pourrions nous inspirer de cet exemple pour développer le covoiturage sur le réseau autoroutier.

M. le ministre. Les amendements sont satisfaits par des obligations communautaires qui, toutefois, ne s'appliquent qu'aux nouvelles concessions. La question reste donc posée pour les concessions existantes, et le Gouvernement s'engage à y répondre dans le cadre de la négociation que le Premier ministre souhaite voir aboutir dans les prochains jours. Aussi je vous suggère de retirer ces amendements, dont les objectifs seront repris par d'autres que nous présenterons en séance.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Même avis, pour des raisons un peu différentes. Les tarifs de péage financent, au centime près, l'entretien des infrastructures ; aux termes du droit européen, les émissions polluantes sont visées, fort logiquement du reste, par les taxes sur les carburants : plus une voiture consomme, plus elle paie. La différenciation proposée soulève donc une difficulté juridique dans la mesure où ces émissions sont déjà taxées par un prélèvement à la pompe.

Mme Michèle Bonneton. Une telle différenciation va dans le sens du projet de loi relatif à la transition énergétique, que nous avons adopté à une large majorité ; elle pourrait aussi, du reste, constituer une mesure de soutien pour le covoiturage. Je maintiens donc mon amendement.

M. Philippe Vigier. Il s'agit en effet d'une mesure d'incitation en faveur du covoiturage ; elle ne saurait d'autre part se heurter à l'article 40, puisqu'elle consiste seulement dans la remise d'un rapport, sur lequel pourraient s'appuyer l'ensemble des pays européens : ne reportons pas au lendemain ce que nous pouvons voter dès aujourd'hui.

M. le président François Brottes. Selon votre logique, les bus remplis de passagers devraient être exonérés de péage...

M. le rapporteur général. Qui plus est, il faudrait contrôler, *de visu*, le nombre de passagers présents au sein des véhicules à chaque barrière de péage. Cette opération quasi policière soulève des questions qui dépassent le seul aspect technique.

M. Jean-Yves Caullet. L'intérêt principal du covoiturage est la division des frais de voyage, péages compris : une tarification différenciée n'aurait qu'un effet négligeable. Le contrôle se heurterait par ailleurs à des difficultés considérables : comment faire la différence, par exemple, entre un véhicule destiné au covoiturage et celui d'un père de famille qui transporte ses enfants ? Ce serait presque un retour à l'octroi de l'Ancien Régime, avec les embouteillages qu'il provoquait... Mieux vaut se fier à la vertu d'un système qui permet l'utilisation collective de véhicules individuels ; si, comme le disait Henry David Thoreau, « *la loi n'a jamais rendu les hommes plus justes d'une once* », on voit mal comment une taxe pourrait le faire...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le covoiturage, déjà sous franchise fiscale – il ne paie même pas la TVA –, est un redoutable concurrent des transports collectifs, ce qui au demeurant ne remet pas en cause sa vertu.

On peut étudier la possibilité, y compris juridique, d'une tarification différenciée sur les autoroutes, mais méfions-nous des fausses évidences : la voiture individuelle, ne l'oublions pas, est tout de même bien moins vertueuse que le bus, en termes d'accidentologie, de congestion du trafic ou d'usure des infrastructures.

M. Philippe Vigier. Notre collègue Gilles Savary a raison de souligner le risque de concurrence entre le covoiturage et les transports collectifs, mais, dans certaines zones privées de transports en commun, le covoiturage est la seule alternative. On peut alors dire qu'il est une bonne solution. Son intérêt est par ailleurs de regrouper le plus de passagers possible à bord d'un même véhicule, au bénéfice de l'environnement : peu importe qui sont ces passagers, monsieur Jean-Yves Caullet.

M. Jean-Louis Roumegas. Certains donnent le sentiment d'attaquer le covoiturage.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Pas du tout !

M. Jean-Louis Roumegas. Celui-ci, rappelons-le, reste pour beaucoup une pratique ponctuelle, qui permet à d'autres de laisser leur propre véhicule au garage. D'autre part, l'économie collaborative correspond à une évolution incontournable de la société ; certes, le covoiturage échappe à la fiscalité et n'alimente pas les profits des multinationales – encore que l'on pourrait discuter de la situation de « Blablacar » –, mais il ne fait pas concurrence aux transports en commun, que l'on soutiendrait plus efficacement en rendant leurs prix plus attractifs.

M. le président François Brottes. Certains véhicules, paraît-il, font plusieurs fois le trajet Paris-Bruxelles dans la journée en covoiturage ; mais il s'agit certainement d'exceptions...

La Commission rejette successivement les amendements SPE1332 et SPE985.

Article 5 bis (nouveau) : Rapport du Gouvernement sur une tarification des péages autoroutiers en fonction du nombre de passagers.

La Commission se saisit ensuite, en discussion commune, des amendements SPE1335 de M. Denis Baupin et SPE983 de M. Philippe Vigier.

M. Jean-Louis Roumegas. L'amendement SPE1335 ne pose aucune des difficultés opposées au précédent : il s'agit de réserver l'une des voies autoroutières aux abords ou au sein des agglomérations, pour peu qu'elles soient au nombre de trois au moins, à la circulation des transports en commun, des taxis, des véhicules dédiés à l'auto-partage ou au covoiturage. Dans les pays où une telle mesure a été mise en œuvre, elle a fortement encouragé ces modes de transport plus propres. Monsieur le ministre nous incitait à agir plutôt qu'à solliciter des rapports : nous avons là une occasion de le faire.

M. Michel Zumkeller. Notre amendement SPE983 poursuit les mêmes objectifs que le SPE985, dont le vote est intervenu un peu rapidement. Il s'agit d'encourager des pratiques vertueuses pour le développement durable à travers une tarification différenciée selon le nombre de personnes à bord : cela mérite, me semble-t-il, que notre commission y réfléchisse à deux fois. Aussi bien ne proposons-nous qu'un rapport, lequel permettrait d'étudier comment d'autres pays ont mis une telle disposition en œuvre ; peut-être l'ont-ils fait de manière très naturelle, sans avoir eu besoin de mettre un agent à chaque péage.

M. le ministre. Je pourrais me borner à demander le retrait de ces amendements pour les mêmes motifs que les précédents, même si je souscris à l'objectif de chercher les moyens de développer le covoiturage et la circulation de véhicules propres sur les autoroutes ; quoi qu'il en soit, ces amendements me semblent prématurés et juridiquement fragiles au vu des différences qu'ils établiraient entre les contrats, s'agissant notamment de la règle des trois voies. Je serais donc plus ouvert à une étude, non seulement sur l'équilibre économique de telles dispositions, mais aussi sur leurs assises juridiques.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Je ferai une différence entre les deux amendements. Le SPE1335 porterait atteinte aux contrats de concession avant même leur renégociation, et la disposition qu'il contient fait l'objet d'un article dans le projet de loi sur la transition énergétique. Je suggère donc son retrait, malgré mon adhésion sur le fond.

Quant au SPE983, il ne me paraît pas inopportun d'étudier les possibilités de moduler, au bénéfice de certains véhicules, les péages autoroutiers dans les prochains contrats. L'avis est donc plutôt favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Quoique j'appartienne à une commission où l'on incite le Parlement à produire lui-même des rapports, je partage l'avis du rapporteur thématique. Nous voterons donc l'amendement de nos amis de l'UDI.

M. le président François Brottes. L'expertise de la commission à laquelle vous appartenez, monsieur Jean-Frédéric Poisson, suffit aux sujets qu'elle traite ; ce n'est pas le cas pour le sujet dont nous parlons.

Mme Michèle Bonneton. L'amendement SPE1335 n'imposerait aux sociétés autoroutières que des contraintes mineures, puisque les péages sont rares près des métropoles.

M. le président François Brottes. Mais les tronçons sans péage peuvent très bien être sous concession : l'exemple de la métropole grenobloise le montre.

Mme Michèle Bonneton. Certes, mais dans la métropole grenobloise, justement, ce sont des deniers publics qui ont financé la construction d'une troisième voie.

M. le président François Brottes. Il s'agissait en l'occurrence non d'une troisième voie, mais d'une voie d'urgence : nous ne sommes donc pas dans le cas visé par l'amendement.

La Commission rejette l'amendement SPE1335

Puis elle adopte l'amendement SPE983.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'un des principaux travaux de Jean-Luc Warsmann, lorsqu'il présidait la commission des lois, avait été de recodifier certains textes afin d'y supprimer des dizaines, sinon des centaines de dispositions jamais appliquées, qui tendaient à la remise de rapports...

M. le président François Brottes. Vous avez naguère fréquenté, cher collègue, une autre commission, qui n'a de cesse de recenser les rapports demandés au Gouvernement. Nous ne parlons pas ici des rapports annuels, mais des rapports ponctuels, « *one shot* », sur des sujets où l'expertise peut être nécessaire pour débloquer une situation. Or le grand ménage – passez-moi l'expression – prétendument à droit constant de notre collègue Jean-Luc Warsmann ne se limitait pas aux rapports annuels...

Article 6 : *Compétences de l'ARAFER dans le secteur autoroutier : dispositions de coordination*

La Commission adopte, avec l'assentiment du Gouvernement, l'amendement rédactionnel SPE64 des rapporteurs.

Puis elle examine l'amendement SPE65 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il est nécessaire que les conventions de délégation et cahiers des charges soient approuvés par décret, l'expression « *le cas échéant* » s'appliquant aux cas où l'ARAFER doit être consultée en application de l'article L. 122-13, c'est-à-dire seulement sur les actes ayant une incidence sur les tarifs de péage.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE65.

Elle en vient à l'amendement SPE1287 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Chaque année, les délégataires d'une autoroute communiquent aux collectivités territoriales qui participent à son financement un rapport sur les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à cette délégation. Au vu du rôle que nous allons confier à l'ARAFER, je propose que ce rapport lui soit également transmis, et qu'il soit même directement produit à son bénéfice si aucune collectivité ne participe au financement.

M. le ministre. Cet amendement, dont je partage les intentions, me semble satisfait par les articles précédemment votés s'agissant du droit d'accès de l'ARAFER aux comptes des sociétés et aux informations pertinentes, des sanctions administratives en cas de manquement des sociétés concessionnaires aux obligations d'information et, enfin, de la possibilité, pour l'ARAFER, d'organiser la transmission régulière d'informations sur la base de décisions-cadres. Dès lors, la transmission d'un rapport qui a pour objet le suivi des investissements directs des collectivités paraît superflue. Néanmoins, j'émet un avis de sagesse.

M. le rapporteur général. L'amendement paraît en effet redondant par rapport aux dispositions précédemment votées. Avis de sagesse également.

M. Joël Giraud. Ce rapport n'est pas toujours produit si aucune collectivité ne participe au financement. Mon amendement me semble donc utile pour assurer un contrôle systématique des délégations autoroutières.

La Commission adopte l'amendement SPE1287.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le groupe UMP votera l'article 6.

La Commission adopte l'article 6 ainsi modifié.

Article 6 bis (nouveau) : Société du Grand Paris : ratification de l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014.

La Commission examine l'amendement SPE1635 du Gouvernement.

M. le ministre. L'amendement a pour objet la ratification de l'ordonnance du 26 juin 2014 relative la participation de la société du Grand Paris (SGP) à certains projets du réseau des transports en Île-de-France. Les annonces faites en mars 2013, puis l'accélération du calendrier de réalisation le 9 juillet 2014, réaffirmée lors du comité interministériel du 13 octobre dernier, confirment l'engagement du Gouvernement dans la réalisation du Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports.

L'article 8 de la loi n° 2014-1 du 2 janvier 2014 habilitant le Gouvernement à simplifier et à sécuriser la vie des entreprises a permis à ce dernier de prendre les mesures correspondantes par voie d'ordonnance. Sur ce fondement, l'ordonnance ayant pour objet d'étendre les missions de la SGP lui permet de financer des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de métro et de RER en correspondance avec les nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express, ou d'être désignée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) comme maître d'ouvrage de ces projets d'infrastructure.

L'ordonnance permet également au STIF de confier à la SGP des missions complémentaires ou connexes.

Le projet de loi ratifiant l'ordonnance du 26 juin 2014 a été examiné par le Conseil d'État le 14 octobre dernier, puis délibéré en Conseil des ministres le 29 octobre ; il a été enregistré à la présidence de l'Assemblée le même jour, soit avant l'expiration du délai de cinq mois à compter de la publication de l'ordonnance prévu par l'article 23 de la loi 2014-1.

Le Gouvernement souhaite que cette ratification intervienne dans le cadre du texte dont nous discutons, dans la mesure où le projet du Nouveau Grand Paris est un vecteur de croissance pour la région Île-de-France et, partant, pour l'ensemble du pays.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur thématique, la Commission **adopte** l'amendement SPE1635.*

Article 7 : *Modalités d'entrée en vigueur des articles premier, 2, 3, 5 et 6*

*La Commission **adopte** successivement, après avis favorable du Gouvernement, les amendements rédactionnels SPE66, SPE67, SPE502 et SPE68 des rapporteurs.*

M. Jean-Frédéric Poisson. Le groupe UMP votera l'article 7.

*La Commission **adopte** l'article 7 ainsi **modifié**.*

Article 8 : *Stationnement des voitures de transport avec chauffeur (VTC) aux abords des gares et des aéroports*

La Commission est saisie de trois amendements identiques, SPE223 de M. Jean-Frédéric Poisson, SPE305 de M. Patrick Hetzel et SPE1008 de M. Yannick Favennec, tendant à la suppression de l'article.

M. Jean-Frédéric Poisson. Cet article, très court, tend à modifier des dispositions adoptées tout récemment sur la réglementation relative aux voitures de transport avec chauffeur (VTC) et son articulation avec la profession des taxis, dispositions qui elles-mêmes en modifiaient d'autres adoptées quelques mois plus tôt : tous ces changements, intervenus en moins de six mois, ne sont assurément pas de nature à stabiliser une profession qui connaît des turbulences.

Nous pouvons comprendre que le Gouvernement cherche à mettre un peu d'ordre, mais la succession de décisions contradictoires à des intervalles si brefs atteste, pour le moins, d'une certaine impréparation. Elle nous conduit en tout cas à légiférer à angle droit chaque trimestre : cela n'est respectueux ni des professions concernées ni, quoi qu'on en dise, du Parlement lui-même. Nous attendons d'ailleurs avec impatience le prochain trimestre, au cours duquel nous aurons certainement à défaire les dispositions qui nous sont aujourd'hui soumises. Cela nous permettra, une fois encore, de défendre les mêmes arguments.

M. Patrick Hetzel. L'article 8 témoigne en effet, de la part du Gouvernement, d'une impréparation également relevée par Pierre Joxe et Cécile Dufлот. Des personnalités éminentes de la majorité se montrent donc très circonspectes sur les dispositions dont nous débattons, et ce n'est pas l'exposé des motifs du projet de loi qui est de nature à nous éclairer sur leur justification.

M. Philippe Vigier. J'ajoute que, si l'on interdit aux VTC de stationner à proximité des gares et des aéroports, ils devront repartir : où est la justification écologique ? La durée fixée par la réglementation actuelle paraît cohérente. Notre amendement s'inscrit donc dans les objectifs du projet de loi relatif à la transition énergétique.

M. le ministre. L'article 8 corrige en fait une erreur de la loi du 1^{er} octobre 2014 – d'origine parlementaire, rappelons-le –, qui aboutissait à autoriser les VTC enchaînant les réservations à stationner en permanence dans les gares et les aéroports même s'ils n'ont pas de clients. C'est pourquoi il vous est proposé de fixer par décret une durée maximale d'attente pour chaque réservation de VTC tout en excluant les taxis de cette disposition, indispensable pour réguler le stationnement dans ces lieux encombrés. Elle correspond à une demande des professionnels du secteur, et n'a donc rien de contradictoire avec les précédentes dispositions. Elle n'aura pas non plus d'effets négatifs sur la pollution. Avis défavorable aux amendements.

M. le président François Brottes. De plus, monsieur Philippe Vigier, certains chauffeurs laissent tourner le moteur de leur véhicule pendant qu'ils stationnent.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le VTC, devenu invasif, reste un objet juridique non identifié. La question s'est donc posée de savoir s'il fallait, ou supprimer les taxis, ou ménager un espace pour les uns et les autres en différenciant la nature des prestations. Les taxis jouissent du monopole de la maraude et d'un droit de stationnement sur la voie publique, si bien que leur disparition aurait transformé celle-ci en une véritable jungle. Les VTC, eux, fonctionnent selon un système de réservation. Après l'invalidation, par le Conseil d'État, d'une disposition qui les obligeait à revenir à leur base entre chaque course, il fut décidé de les autoriser à stationner dans les gares et les aéroports pour une durée limitée à une heure, à la condition expresse qu'ils soient réservés ou liés par contrat avec un client qui peut être, par exemple, un établissement hôtelier : c'était déjà une concession à l'irrédentisme des taxis. Or on s'est aperçu que des VTC pouvaient stationner sans avoir de clients, en justifiant seulement de l'existence d'un contrat. C'est à cette situation que l'article 8 entend remédier. Avis défavorable aux amendements.

La Commission rejette les amendements SPE223, SPE305 et SPE1008.

Elle passe à l'amendement SPE1625 du Gouvernement.

M. le ministre. L'amendement apporte plusieurs corrections techniques à la loi n° 2014-1104 relative aux taxis et aux VTC. Il tend à réintroduire dans le code des transports l'article L. 3121-3 qui, relatif aux cessions d'anciennes autorisations de stationnement (ADS) par les personnes morales, avait été supprimé par erreur ; à corriger une imprécision dans la procédure d'attribution de ces autorisations, la priorité donnée aux conducteurs de taxis – salariés ou locataires – étant évaluée à la date de délivrance et non d'inscription sur la liste d'attente ; à supprimer la liste des autorités pouvant délivrer des ADS, cette liste étant incomplète et fixée par voie réglementaire aux termes de l'article R. 3121-4 du code des transports ; à insérer dans la bonne section du même code – la section « Exploitant » – l'article relatif aux modes d'exploitation des taxis ; enfin, à mettre en cohérence le code de procédure pénale et le code de la sécurité sociale avec la loi n° 2014-1104.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable à cet amendement de remise en ordre.

Mme Michèle Bonneton. En fait de remise en ordre, cet amendement me paraît particulièrement obscur – je ne suis d'ailleurs pas la seule à le penser. Il est un peu désolant que nous n'ayons pas eu le temps de l'étudier.

M. le président François Brottes. Le ministre s'est cependant efforcé de l'expliquer en détail.

La Commission adopte l'amendement SPE1625.

Elle rejette ensuite, suivant l'avis défavorable du rapporteur thématique et du Gouvernement, l'amendement SPE1010 de M. Yannick Favennec.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements SPE1012 et SPE1014 de M. Yannick Favennec.

M. Michel Zumkeller. Ces amendements sont défendus, de même que le SPE1025.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Ils sont satisfaits.

M. Michel Zumkeller. Je les retire.

Les amendements SPE1012 et SPE1014 sont retirés.

La Commission passe à l'amendement SPE1025 de M. Yannick Favennec.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement est lui aussi satisfait.

M. Michel Zumkeller. Je le retire également.

L'amendement SPE1025 est retiré.

La Commission rejette, suivant l'avis défavorable du rapporteur thématique et du Gouvernement, deux amendements, SPE1021 et SPE1022 de M. Yannick Favennec, présentés en discussion commune.

M. Jean-Frédéric Poisson. Compte tenu de l'obscurité de l'amendement SPE1625, le groupe UMP ne votera pas l'article 8.

M. le président François Brottes. Votre amendement de suppression laissait en effet présager un vote négatif... (*Sourires.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. On voit que vous n'êtes pas un néophyte, monsieur le président ! (*Sourires.*)

La Commission adopte l'article 8 ainsi modifié.

Article 8 bis (nouveau) : *Renforcement des obligations du bureau central de tarification automobile*

La Commission examine l'amendement SPE1614 du président François Brottes.

M. le président François Brottes. Beaucoup de jeunes se voient refuser un contrat d'assurance automobile, les assureurs considérant, au vu des statistiques, qu'ils constituent une population à risques. Un système d'assurance en derniers recours existe, mais il est géré par une autorité administrative indépendante devenue une coquille vide, car ses membres ont refusé de se soumettre aux obligations de transparence afférentes à leur patrimoine – ce n'est d'ailleurs pas la seule autorité où le problème s'est posé. Mon amendement SPE1614 charge donc l'exécutif de statuer sur les demandes adressées au Bureau central de tarification afin de rendre la loi applicable.

M. le ministre. Le Gouvernement a pris acte de la situation que vous venez de décrire. Aux termes de l'amendement, le Bureau central de tarification automobile serait tenu de statuer sur les demandes qui lui sont adressées. Bien que cette disposition ne paraisse pas totalement indispensable, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Commission.

M. le rapporteur général. Cet amendement, d'une dimension tout à la fois archéologique et contemporaine, semble apporter une solution. Avis favorable.

M. le président François Brottes. Mon amendement constitue en tout cas un rappel à la loi. Le Gouvernement aurait pu me répondre qu'il remettra ladite autorité administrative en état de fonctionnement dès demain, mais, si j'ai bien compris, ce sera plutôt pour après-demain...

La Commission adopte l'amendement SPE1614.

Article 8 ter (nouveau) : *Extension des sanctions pénales réprimant l'enseignement de la conduite ou la formation des examinateurs sans autorisation administrative*

La Commission en vient à l'amendement SPE1650 du Gouvernement.

M. le ministre. L'amendement prévoit des sanctions en cas d'exercice illégal des professions d'animateur ou d'organisateur de stages de sensibilisation à la sécurité routière ; il répare ce faisant un oubli de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance.

Lesdites sanctions sont les mêmes que celles applicables à l'exercice illégal de la profession d'enseignant de la conduite ou de l'activité d'auto-école, à savoir 15 000 euros d'amende et un an d'emprisonnement.

Suivant l'avis favorable du rapporteur thématique, la Commission adopte l'amendement SPE1650.

Article 8 quater (nouveau) : *Suppression de la commission départementale de la sécurité routière*

Puis la Commission examine l'amendement SPE1651 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement tend à supprimer l'obligation de consulter une commission administrative pour les décisions relatives aux agréments des auto-écoles et des centres de stage de sensibilisation à la sécurité routière. Outre des représentants de l'administration, cette instance comprend essentiellement des représentants des professionnels : s'il est légitime de les associer aux décisions publiques, il ne paraît pas opportun de leur demander de se prononcer sur l'arrivée de nouveaux entrants dans le cadre de décisions individuelles. Un tel schéma, qui ouvre la possibilité de conflits d'intérêts, ne favorise pas la concurrence et contrevient au droit européen. Nous proposons donc de le corriger.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit d'éviter que certains membres de la commission visée soient à la fois juges et parties. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE1651.

Article 8 quinquies (nouveau) : *Possibilité de conclure un contrat à distance avec une auto-école*

La Commission passe à l'amendement SPE1005 du président François Brottes.

M. le président François Brottes. Pour le coup, monsieur le rapporteur général, cet amendement sort de l'archéologie et s'inscrit résolument dans la contemporanéité, puisqu'il tend, dans un esprit de modernisation, à permettre la conclusion de contrats en ligne entre les auto-écoles et les élèves.

M. le ministre. Avis favorable.

M. le rapporteur général. Avis très favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Une telle disposition relève d'un décret : il serait donc préférable que le ministre prenne un engagement sur le sujet.

M. le président François Brottes. La loi précise que le contrat visé doit être écrit : il est donc nécessaire de la modifier.

La Commission adopte l'amendement SPE1005.

Article 8 sexies (nouveau) : *Suppression de la condition d'ancienneté du permis de conduire des exploitants d'un établissement de conduite*

Elle examine ensuite l'amendement SPE1652 du Gouvernement.

M. le ministre. L'amendement consiste à supprimer l'obligation d'ancienneté de détention du permis de conduire pour les gérants d'auto-école ; ce faisant, il complète la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, loi qui avait supprimé l'obligation, pour ces professionnels, d'avoir exercé la profession d'enseignant, distinguant ainsi entre des compétences sans rapport l'une avec l'autre. Une telle distinction, opérée en application du droit communautaire mais relevant au fond du bon sens, est d'ailleurs courante au sein des professions dites réglementées, qu'il s'agisse des taxis, des VTC ou des organisateurs des épreuves du permis de conduire.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable à cet amendement réparant un oubli de coordination avec la loi du 5 janvier 2011.

La Commission adopte l'amendement SPE1652.

Article 8 septies (nouveau) : *Rapport sur la faisabilité de l'instauration d'une filière française de déconstruction des navires*

Puis elle se saisit de l'amendement SPE1336 de M. François-Michel Lambert.

Mme Michèle Bonneton. La France possède un grand domaine maritime, de nombreux ports et un incontestable savoir-faire technique en matière de navires. Aussi notre amendement vise-t-il à favoriser l'émergence d'une filière nationale de déconstruction des navires : on se souvient que cette activité avait été délocalisée en Inde dans des conditions sociétales et environnementales difficiles, et qu'un autre navire avait même été purement et simplement envoyé par le fond. Une telle filière d'excellence en soutiendrait de surcroît de nombreuses autres, dans une logique d'économie circulaire que le Président de la République appelle de ses vœux.

M. le ministre. En vertu du dernier argument mis en exergue par Mme Michèle Bonneton, j'émet un avis favorable.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cette filière est en train d'émerger dans ma région ; au-delà de cette considération personnelle, l'amendement me semble d'une utilité avérée, et j'y suis donc favorable.

M. Arnaud Leroy. Ayant passé dix ans dans le secteur, je crois avoir un avis informé sur la question, et cet avis est plutôt réservé. Pour commencer, un groupe français à capitaux privés s'est effectivement lancé dans cette activité : nous verrons donc si elle est ou non viable économiquement.

D'autre part, l'émergence d'une telle filière correspond à un engagement pris par le Gouvernement précédent dans le cadre du Grenelle de la mer. Depuis, la France a signé la Convention de Hong-Kong, pour laquelle elle avait joué un rôle moteur ; on s'est alors rendu compte qu'une filière nationale n'avait pas de sens, quand bien même on peut souscrire à l'idée d'une économie circulaire. Ce qui fait sens, c'est une réflexion sur les activités de décontamination des produits lourds et dangereux en Europe ; mais le présent amendement, bien que louable dans ses intentions, est périlleux au plan économique et industriel.

M. le président François Brottes. L'amendement prévoit « *une étude de faisabilité* ».

M. Arnaud Leroy. Peut-être pourrait-on y réfléchir plus avant d'ici à l'examen en séance. Le secrétariat général de la mer a beaucoup travaillé sur le sujet, l'épisode du démantèlement du *Clemenceau* ayant traumatisé l'armée et les corps civils concernés. Ses travaux ont tous conclu à l'impossibilité d'une telle filière. Un groupe privé, comme je le rappelais, a décidé de se spécialiser dans cette activité à Bassens, et d'autres ports le font pour des petits navires de pêche ou de plaisance. Une étude de faisabilité viendrait court-circuiter ces initiatives.

Mme Michèle Bonneton. L'amendement préconise « *une étude de faisabilité portant sur la création d'une filière française de déconstruction des navires* », non la création directe d'une telle filière.

La Commission adopte l'amendement SPE1336.

Article 9 : *Externalisation de l'épreuve théorique du permis de conduire et l'épreuve pratique de certains permis poids lourds*

La Commission examine l'amendement SPE851 du président François Brottes.

M. le président François Brottes. Mon amendement tend à assurer une répartition des inspecteurs du permis de conduire en fonction du nombre d'habitants âgés de moins de trente ans dans chaque département. Cette donnée démographique étant sujette à des évolutions, une régulation paraît nécessaire. D'aucuns m'objecteront que la disposition est d'ordre réglementaire, mais, jusqu'à présent, elle n'a pu être mise en œuvre par cette voie.

M. le ministre. Avis de sagesse.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis de sagesse également. Cela me semble en effet relever du domaine réglementaire.

M. Jean-Christophe Fromantin. À l'occasion des travaux que j'ai menés sur le permis de conduire, j'ai pu constater que celui-ci est d'autant plus nécessaire que les territoires sont peu denses et dépourvus de transports collectifs. Le critère de proportionnalité ici envisagé ne correspond donc pas tout à fait aux besoins réels. Ce n'est pas aussi simple que cela...

M. Jean-Frédéric Poisson. La mesure me semble clairement relever du décret, non seulement en raison des difficultés soulevées par Jean-Christophe Fromantin, mais aussi parce qu'elle vise les modalités d'affectation des inspecteurs du permis de conduire.

La commission des lois pratique la chasse aux rapports, mais aussi aux adverbess. Le mot « *notamment* », à cet égard, pose problème : ou le nombre d'habitants est le critère, ou il ne l'est pas.

Si chacun peut partager l'objectif de l'amendement – ne serait-ce qu'en raison des délais d'accès à l'examen dans certaines zones –, le véhicule choisi ne nous paraît pas être le bon.

M. le président François Brottes. Je suis tout aussi réservé que vous sur les vertus de l'adverbe « *notamment* », mais le critère démographique ne saurait être le seul. N'étant pas un élu francilien, j'ai sans doute une approche différente. Si quelque 400 000 emplois restent non pourvus, c'est aussi parce qu'ils peuvent exiger, pour les jeunes, de se déplacer au-delà du périmètre de l'agglomération ou du département : le problème se pose bien entendu avec une acuité accrue dans les zones dépourvues de transports en commun mais, même là où ils existent, le lieu de travail n'est pas forcément situé à proximité de la ligne de desserte... Je ne souscris donc pas à votre argument, monsieur Fromantin. Je suis en revanche sensible aux remarques sur la forme et, tenu à l'exemplarité en cette matière, je retire l'amendement à ce stade.

L'amendement SPE851 est retiré.

La Commission adopte successivement, avec l'assentiment du Gouvernement, l'amendement de précision SPE1496 et l'amendement de simplification rédactionnelle SPE1004 des rapporteurs.

Elle examine alors en discussion commune les amendements SPE998 et SPE1003 de M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. La question du permis de conduire est un serpent de mer depuis des années. Malgré le rapport Lebrun en 2008, la réforme de 2009 et les dispositions adoptées récemment pour tenter d'en assouplir les conditions d'obtention, on continue à se heurter au même problème de saturation du nombre de places. On n'en compte aujourd'hui qu'un million environ contre trois à quatre millions de candidats. Le temps d'attente de ces derniers est donc de trois à six mois et dépasse souvent les six mois lorsqu'ils passent le permis pour la deuxième fois. Cette situation a des conséquences rédhibitoires sur le coût du permis, tant pour les jeunes que pour les habitants des zones rurales, des métropoles et des villes moyennes. La situation devient surréaliste pour un examen devenu indispensable à toute personne cherchant un emploi : le permis est devenu le diplôme le plus recherché !

La seule solution pour sortir de cette ornière consisterait à faire évoluer les modalités de passage de l'épreuve pratique du permis B : c'est essentiellement elle qui fait l'objet de cette énorme saturation. Or il est malheureusement impossible au Gouvernement d'augmenter de manière significative le nombre d'inspecteurs. C'est pourquoi nous proposons dans l'amendement SPE998 de recourir à des organismes certificateurs. Régi par une norme européenne, l'examen est aujourd'hui organisé dans beaucoup de pays d'Europe par des organismes privés ou par des agences sans que cela ne pose le moindre problème. Il est temps que la France se modernise en ce domaine et sache sortir des limites du service public. On pourrait ainsi inciter les inspecteurs à se recentrer sur les autres missions qui leur sont assignées : l'information, la prévention et le contrôle des auto-écoles. En confiant l'examen du permis à des organismes certificateurs sous contrôle des inspecteurs, comme on le fait dans le cadre du contrôle technique automobile, on soulagerait le corps des inspecteurs et l'on offrirait à tous les Français des conditions équitables et raisonnables de passage du permis de conduire.

M. le Président François Brottes. Sans modifier la répartition de ces inspecteurs dans le pays, si j'ai bien compris. Qu'en est-il de votre amendement SPE1003 ?

M. Jean-Christophe Fromantin. C'est un amendement de repli prévoyant que le Gouvernement nous remettra un rapport sur la question. Il serait préférable d'adopter l'amendement SPE998, compte tenu de l'acuité du problème. Ce projet de loi nous est présenté comme devant simplifier la vie des Français. Or, la mesure que nous proposons aurait un effet direct sur le quotidien de centaines de milliers d'entre eux.

Cet amendement ne consiste pas à privatiser la délivrance du permis de conduire mais à confier à des organismes certificateurs placés sous le contrôle des inspecteurs de l'État le passage de l'examen pratique du permis B. Puisque l'on accepte cette privatisation pour le passage de l'examen théorique ainsi que pour le passage du permis poids lourds, je ne vois pas au nom de quelle doctrine on la refuserait pour l'épreuve pratique du permis B – alors que c'est précisément là que le problème est le plus aigu. Ce serait manquer de courage que de contourner la question. Aujourd'hui, des centaines de milliers de Français conduisent sans permis et 85 000 Français par an vont le passer à l'étranger. Qui plus est, les chiffres de l'insécurité routière sont alarmants. On aurait donc avantage à faire preuve de consensus, de courage et d'audace en ce domaine, afin de réformer un système qui doit l'être depuis des années.

M. le ministre. Le Gouvernement partage le constat, cruel il est vrai, de M. Jean-Christophe Fromantin. Comme je l'ai souligné à plusieurs reprises, le système dans lequel nous vivons aujourd'hui n'est pas satisfaisant : il pénalise les plus jeunes et en particulier ceux qui ont besoin du permis de conduire pour trouver un emploi. Il est donc nécessaire d'adopter la réforme la plus ambitieuse possible.

Néanmoins, l'externalisation proposée aurait des conséquences sociales importantes à tous égards : elles ont été débattues avec le ministre de l'intérieur lorsque ces propositions ont été examinées à l'Assemblée nationale, le 27 novembre dernier. Elles traduisaient une défiance à l'égard des inspecteurs du permis de conduire, sans garantie de résultat immédiat.

La réforme engagée par le Gouvernement vise à recentrer l'activité des inspecteurs du permis de conduire sur le cœur de leurs missions de service public – le passage de l'épreuve pratique du permis B – en leur dégageant le temps qu'ils consacraient jusqu'ici à faire passer, d'une part, l'examen théorique, qui ne requiert pas un niveau de compétences aussi élevé que le leur, et d'autre part, les épreuves pratiques du permis poids lourds en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel. La mission des inspecteurs sera ainsi recentrée sur le passage du permis B. Ces premières mesures, qui figurent dans le projet de loi et qui avaient été annoncées par M. Bernard Cazeneuve il y a quelques mois, permettraient de libérer 280 000 places d'examen en un an. Nous sommes conscients que cela reste insuffisant, mais ce n'est qu'un début. Nous souhaitons pouvoir continuer à améliorer le dispositif dont nous débattons ce soir sans toutefois aller jusqu'à l'externalisation que vous proposez, car elle pourrait avoir des effets contre-productifs.

C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis défavorable à ces deux amendements, tout en ayant la volonté de poursuivre la discussion et de préparer d'ici à l'examen du texte en séance publique des amendements permettant d'aller plus loin dans la réforme que nous proposons afin de répondre au problème soulevé.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Notre collègue a bien analysé la question qui se pose depuis de nombreuses années. Le Gouvernement a essentiellement pris le parti de réduire les délais d'obtention du permis de conduire, surtout en cas de deuxième présentation à l'examen. Ces délais excessifs obligeant à reprendre des heures de cours

supplémentaires très coûteuses, leur raccourcissement devrait faire économiser aux candidats entre 200 et 600 euros. Avant que l'on n'adopte des premières mesures l'an dernier, la moyenne d'attente était de 98 jours en France. L'objectif de la réforme est de ramener ce délai à 45 jours. Les mesures prises l'an dernier ont déjà permis de libérer 110 000 places tout en préservant la qualité du permis de conduire français – examen qui reste gratuit même si des frais de présentation sont exigés par les écoles de conduite. Nous tenons à ce que cet examen reste un service public gratuit.

La réforme a instauré un examen pratique de trente-deux minutes au lieu de trente-cinq, ce qui a permis de passer de douze à treize candidats examinés par jour par inspecteur et de dégager ainsi 110 000 places par an. L'objectif étant d'aller plus loin, nous avons choisi de ne pas externaliser au secteur privé l'épreuve pratique. Nous confions à l'éducation nationale l'épreuve pratique pour les poids lourds car c'est elle qui forme à la conduite de tels véhicules. Et nous externalisons à des organismes agréés toutes les épreuves du code de la route de tous les permis.

Si l'on retenait votre proposition pour le permis B, il faudrait que l'on trouve le moyen de rémunérer les inspecteurs du secteur privé, ce qui entraînerait un surcoût supplémentaire dont on ignore aujourd'hui le montant. Notre souci est de diminuer le coût d'accès au permis. Les parlementaires ont d'ailleurs jugé le projet de loi imparfait dans la mesure où il ne visait que les flux de l'examen et non les stratégies de rétention des candidats adoptées par les écoles de conduite. Des amendements ont donc été déposés par le président Brottes et par moi-même afin d'éviter que des candidats ne soient contraints par leur auto-école de prendre des heures supplémentaires de conduite.

M. Philippe Vigier. Il est vrai que des dispositions ont été prises, mais elles ne permettront pas de résorber l'encombrement actuel, même si les amendements du président François Brottes contribuent à fluidifier les mouvements. Le temps moyen d'attente étant de quarante-cinq jours dans l'Union européenne, on ne peut se satisfaire de mesures réduisant de quatre jours le délai d'attente en France qui est de quatre-vingt-dix-huit jours. Ce d'autant que, chaque fois qu'un candidat échoue, il repart pour un cycle dont le coût moyen est de 200 euros par mois.

À l'heure actuelle, le contrôle des cars de transport scolaire est assuré par des garages habilités et contrôlés régulièrement par la DREAL. Confier l'examen des candidats au permis poids lourds à des organismes privés sous le contrôle de l'État nous permettra de garantir la qualité de l'examen.

La France en fait toujours plus que l'Europe : la directive européenne prévoit une durée d'épreuve pratique de 25 minutes alors que nous étions à 35. Nous l'avons ramenée à 32 minutes et nous devons la réduire encore pour résorber ce goulot d'étranglement. Afin de permettre aux nombreux candidats de payer moins cher et d'accéder au permis de conduire dans les meilleures conditions, nous proposons de confier l'épreuve pratique du permis B à des organismes habilités. Le dispositif sera ainsi parfaitement sécurisé puisqu'en cas d'insatisfaction, la puissance publique pourra retirer l'habilitation accordée.

Enfin, je ne suis pas d'accord avec vous sur les effets de la tarification des inspecteurs du secteur privé : je suis persuadé que l'on y gagnera au niveau de l'économie générale du système. Ces organismes seront rémunérés avec toutes les économies que l'on fera réaliser aux élèves aujourd'hui contraints de subir des tarifs rédhibitoires.

M. Guénaël Huet. Je souhaiterais également apporter mon soutien à l'amendement de notre collègue Jean-Christophe Fromantin. Depuis le temps que l'on évoque ce sujet, aucune mesure efficace n'a été prise. Les arguments de notre rapporteur thématique Gilles Savary sont certes justes : on ne peut nier que des améliorations aient été apportées, mais on est très loin du compte. Je trouve dommage de s'arrêter au milieu du gué alors que la proposition de Jean-Christophe Fromantin permet de régler beaucoup plus rapidement un problème qui se pose depuis très longtemps, tout en maintenant le contrôle de la puissance publique. Il ne s'agit pas de privatiser le système, mais de l'assouplir et de le simplifier, dans l'esprit du projet de loi. Ce texte est souvent jugé compliqué : voilà une mesure qui parlerait beaucoup à l'opinion publique. Il faut donc la soutenir.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je confirme les propos de Guénaël Huet : nous soutiendrons les amendements de notre collègue Fromantin et du groupe UDI, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, ce n'est pas sur le constat que nous sommes divisés mais sur les solutions à adopter pour régler le problème qui a été exposé. Une partie importante de votre projet de loi, monsieur le ministre, vise à fluidifier, à déréglementer et à déréguler. Je ne vois donc pas en quoi l'externalisation ou la privatisation ici proposée constituerait une marque de défiance à l'égard d'un corps d'inspection qui n'est certes pas mauvais mais qui ne dispose pas de ressources suffisantes pour répondre aux besoins auxquels il est confronté. Nous ne voulons donc nullement faire preuve de défiance mais au contraire apporter notre soutien à une profession qui manque d'effectifs.

Ensuite, on peut lire à la page 49 de l'étude d'impact que vous souhaitez recourir au secteur privé pour l'organisation de l'épreuve théorique : pourquoi cela ne serait-il pas tout aussi justifié pour l'organisation de l'épreuve pratique ? Dans les deux cas, il est bien question de sécurité, de performance, d'acquisition de connaissances et de savoir-faire routiers. Cette différence de traitement s'explique donc relativement mal. Nous reviendrons plus loin sur la question de la déréglementation des professions réglementées. Mais je ne comprends pas très bien en l'occurrence que vous créiez une profession réglementée supplémentaire alors que vous vous apprêtez à en déréglementer d'autres.

Pour toutes ces raisons, nous croyons nécessaire que des solutions concrètes et pratiques soient apportées. C'est pourquoi, même si les dispositions prises par le Gouvernement vont dans le sens d'un désengorgement, le coup de pouce qu'apportent les deux amendements de nos collègues serait le bienvenu. Le groupe UMP votera donc en leur faveur.

M. Arnaud Leroy. Je suis assez sensible à l'objet du premier amendement. Nous avons fait de la jeunesse un enjeu majeur de ce quinquennat ; or c'est elle la première à être affectée par les problèmes de délai et de coût d'accès au permis de conduire. Compte tenu des chiffres qui ont été avancés, serait-il possible, monsieur le ministre, d'adopter une mesure transitoire d'une durée de deux ans afin de permettre à un maximum de candidats de passer leur permis de conduire pendant cette période ? J'entends bien que l'externalisation des épreuves du permis de conduire aurait des conséquences sociales. Mais nous sommes face à une situation d'urgence et nous ne parviendrons pas à résorber la file d'attente en libérant quelques dizaines de milliers de places. N'oublions pas que nous sommes face à un boom générationnel.

Mme Élisabeth Pochon. Nous avons, il y a peu, examiné en séance publique les propositions de Jean-Christophe Fromantin. Dans ma circonscription du 93, le délai d'attente se situe bien au-delà des quatre-vingt-dix jours, ce qui pose effectivement un problème particulier à la jeunesse. Si nous avons rejeté la proposition de loi de notre collègue, c'est qu'elle tendait selon nous à une privatisation qui ne disait pas son nom. Peut-être ce texte aurait-il apporté de la fluidité, mais il aurait créé des disparités : si l'on confiait l'inspection des épreuves pratiques du permis B au secteur privé, rien ne dit qu'il ne faudrait pas payer plus cher pour aller plus vite et que la vitesse de passage ne pourrait pas varier en fonction des moyens dépensés. Par ailleurs, les associations de sécurité routière considèrent que nous disposons d'excellents inspecteurs du permis de conduire et qu'il convient de sécuriser l'apprentissage tout en garantissant une certaine harmonisation sur notre territoire.

Le Gouvernement a formulé des propositions : attendons d'en observer les premières conséquences. Souvenons-nous aussi que naguère, le service militaire permettait aux jeunes de passer leur permis de façon à la fois peu onéreuse et rapide. La quasi-généralisation du service civique pourrait donc offrir d'autres perspectives de ce type.

Bref, il ne nous semble pas opportun de privatiser le dispositif actuel, ce qui risquerait de créer une disparité entre les candidats.

M. Jean-Yves Caullet. Si l'on peut recourir à des organismes agréés pour l'épreuve théorique mais non pour l'épreuve pratique, c'est pour une raison évidente : il est beaucoup plus simple d'assurer un contrôle *a posteriori* et général de l'épreuve théorique puisqu'il s'agit d'examens formalisés.

Le texte apporte des avancées très attendues ; cela étant, alors qu'une grande partie de la jeunesse joue à des jeux virtuels, et que l'on sait former des pilotes à piloter des Boeing sur des simulateurs, je m'étonne que l'on n'ait pas encore réussi à en faire autant pour l'apprentissage de la conduite et l'organisation des épreuves, de leur début à tout le moins. Il n'y a aucune raison que l'on ne puisse procéder ainsi.

M. Jean-Christophe Fromantin. Rappelons que la norme du permis de conduire est très encadrée par le droit européen. Par conséquent, dès lors que l'on recourt à un organisme certificateur dont les inspecteurs sont formés selon la norme européenne, on ne saurait mettre en doute la qualité de l'examen. Et pour ce qui est du coût, les organismes certificateurs que nous avons entendus – dont les plus grands sont des leaders mondiaux, tels que Bureau Veritas en France – nous ont indiqué qu'en trois mois, ils sauraient mettre en place le dispositif au prix d'une heure de conduite. Et je vous invite à examiner le coût supplémentaire inhérent à la carence du nombre d'inspecteurs : il représente entre 7 et 20 heures supplémentaires de cours pour combler les délais d'attente. Donc, quand même on arriverait à créer 280 000 places, il reste que 1,5 million de candidats n'auraient pas de place chaque année. C'est pourquoi cette petite réforme, comme les précédentes, ne corrigera la situation qu'à la marge sans résoudre le problème.

Vous parlez par ailleurs d'équité : or la meilleure équité que l'on puisse offrir consiste à faire en sorte que, comme cela se fait aujourd'hui en matière de contrôle technique automobile par exemple, n'importe qui n'importe où en France puisse passer son examen dans les vingt-quatre heures.

J'observe au travers de plusieurs amendements, et c'est une bonne chose, que vous cherchez à assouplir l'ensemble des procédures qui régissent les travaux et l'installation des auto-écoles. On peut imaginer que ces mesures – que nous soutiendrons – permettront de diminuer le coût du permis de conduire ; mais, du coup, elles auront pour effet d'accroître le flux des candidats, alors que vous n'envisagez pas d'augmenter substantiellement le nombre d'inspecteurs. Lorsque j'ai auditionné le secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis, il m'a indiqué que la réduction de 35 à 32 minutes de la durée de l'épreuve pratique n'aurait aucun effet. Bref, on se fait plaisir en adoptant de telles dispositions mais l'on ne résoudra pas le problème que pose le passage de cette épreuve. Quant aux inspecteurs, que j'ai également auditionnés, ils nous ont demandé d'avoir de l'ambition pour leur métier. Ils ont d'autres ambitions que de faire passer un examen : ils exercent des missions de prévention et de contrôle. Or, si vous assouplissez les règles applicables aux auto-écoles, leur mission de contrôle prendra une importance accrue.

Bref, sans un geste fort et audacieux en ce domaine, on en restera à une demi-réforme qui ne résoudra pas la difficulté de centaines de milliers de Français à passer leur permis de conduire.

M. Philippe Vigier. Comme l'a expliqué Jean-Christophe Fromantin, il ne s'agit pas de faire une demi-réforme, mais de répondre à de l'attente forte de nos concitoyens. Et une fois de plus, nous sommes très en retard sur les autres pays de l'Union européenne. Notre collègue de Seine-Saint-Denis parlait tout à l'heure d'équité : or, il est vrai que de nombreux jeunes de la région parisienne viennent jusque dans ma circonscription, située à 150 kilomètres de Paris, pour passer leur permis de conduire. Le contrôle des auto-écoles est à cet égard un aspect essentiel.

D'autre part, la semaine dernière, le délégué interministériel à la sécurité routière nous a indiqué que les mesures prises l'an dernier par le Gouvernement, visant à faire appel, dans les préfectures, à quelques bénévoles pour faire passer des examens, avaient coûté 450 000 euros.

Non seulement les mesures proposées ne permettront pas de désengorger les flux mais le fait de ramener le délai d'attente à quarante-cinq jours coûtera à l'État une somme considérable. On ne peut se contenter d'une demi-réforme. La réforme est attendue et exige un contrôle strict des organismes qui seraient habilités à faire passer l'examen pratique de la conduite automobile dans le cadre du permis B.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Les conditions de l'examen et les capacités des examinateurs sont les seuls éléments à prendre en compte dans le débat. Deux options sont possibles : l'inspection de l'examen théorique peut rester un service public gratuit ou devenir un service commercial payant. Mais il convient de s'interroger, en amont, sur les pratiques de captation des candidats par les écoles de conduite : certaines proposent des forfaits de vingt heures sur lesquelles elles pratiquent le *dumping* – certains sites en ligne prétendent assurer pratiquement toute votre éducation à distance ! Puis, comme les candidats échouent à l'examen, ils se retrouvent contraints de prendre des heures supplémentaires de cours. C'est pourquoi nous vous proposons de nous intéresser à ces pratiques en amont et pas uniquement à l'examen. Lorsque nous avons auditionné les inspecteurs, ils nous ont indiqué qu'ils ne se heurtaient pas à un problème de capacités, mais à des difficultés structurelles dans l'attribution de places de permis de conduire. Ils ont également dénoncé les effets pervers des pratiques que je viens de citer.

Nous vous proposons donc plusieurs amendements, dont l'un tendant à généraliser le recours à la conduite supervisée, au terme de la formation initiale du candidat, qui pourrait être vingt heures de cours par exemple. Cela dissuadera les écoles de conduite de garder des candidats trop longtemps. Nous proposerons aussi de rendre publics les taux de réussite des écoles de conduite rapportée au volume moyen d'heures réalisées. Le Président François Brottes propose quant à lui des amendements tendant à faire évoluer la répartition des examinateurs en fonction du nombre de candidats en attente. Enfin, le décret ayant modifié les règles d'attribution des places d'examen vient juste d'entrer en vigueur. Ce faisceau de mesures, qui s'attaquent à plusieurs points de blocage, constitue une grande réforme et non un replâtrage secondaire que vous caricaturez parce que vous souhaitez basculer dans le privé. Je sais que des groupes de pression puissants, tels que Dekra, cherchent à conquérir ce marché. Mais la mise en application d'une telle réforme prendrait des mois. Elle suppose en effet de certifier des organismes et de former des examinateurs, alors que nous avons engagé une réforme depuis le mois de juin dernier qui commence à produire des résultats concrets et que nous complétons aujourd'hui par un texte ambitieux.

Nous avons pris le parti de la gratuité de l'examen, placé sous contrôle du service public. Si vous croyez aux vertus de la privatisation en ce domaine, nous en doutons. Nous souhaitons conserver les grands principes qui font la qualité de notre permis de conduire : indépendance des examinateurs, gratuité et neutralité vis-à-vis de tout intérêt commercial. Nous préférons réformer ce système plutôt que de basculer dans un système marchand s'agissant d'un bien essentiel. Certains collègues souhaiteraient d'ailleurs que l'ensemble de la formation à la conduite et la délivrance du permis soient pris en charge du début à la fin par l'éducation nationale, tant ce permis est considéré comme un bien essentiel à l'autonomie de la personne. Sans aller jusque-là, nous avons décidé de cette réforme et nous vous donnons une clause de rendez-vous afin d'en évaluer l'efficacité.

*

M. Jean-Yves Caillet. Monsieur le président, pourriez-vous nous accorder quelques minutes de suspension de séance ?

M. le président Brottes. Soit.

(Suspension des travaux)

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le rapporteur, je me permets de reprendre à mon compte les arguments que vous avez formulés tout à l'heure. Vous considérez que l'amendement de notre collègue Jean-Christophe Fromantin est une offensive sans précédent contre l'indépendance, la neutralité et la gratuité du service public. Or, il y a quelques heures, évoquant les conditions d'attribution des marchés aux concessionnaires autoroutiers, vous avez fait état de comportements au sommet de l'État qui ne témoignaient pas d'un grand respect de l'indépendance, de la neutralité et de la gratuité du même service public. Il n'y a malheureusement plus de garanties à cet égard, force est de le reconnaître. Il n'y a donc de notre part aucune volonté d'affaiblir quelque service public que ce soit en soutenant l'amendement de notre collègue.

Tirant les conséquences d'une situation que vous avez, comme le ministre, parfaitement décrite, vous prenez des dispositions pour faciliter un accès plus rapide des jeunes à l'examen du permis de conduire. Malheureusement, tout nous porte à croire que ces examens ne pourront être organisés avec le succès espéré. Nous proposons donc une solution complémentaire qui, loin de remettre en cause le statut des inspecteurs et de les sortir de la fonction publique, permettra de les appuyer par des personnes ayant un statut distinct du leur et qu'il faudra effectivement former et agréer.

Enfin, vous nous objectez, monsieur le rapporteur thématique, que tout cela prendra du temps. Mais le projet de loi que vous soutenez prévoit plusieurs ordonnances, assorties de neuf délais de ratification différents, allant pour certaines jusqu'à dix-huit mois. Par conséquent, toutes les mesures dont nous débattons, quelles qu'elles soient, ne s'appliqueront qu'au bout d'un certain temps.

Pour toutes ces raisons, nous réitérons notre soutien sans faille à ces deux amendements.

M. le Président François Brottes. Vous conviendrez que le débat sur ces amendements a largement eu lieu et que chacun a pu exprimer son point de vue. Nous avons le devoir, à l'égard d'une génération tout entière, de booster le dispositif afin de redonner de l'autonomie aux jeunes et d'éviter que les candidats au permis de conduire ne subissent des temps d'attente trop longs et des tarifs rédhitoires, surtout dans certaines régions. Non seulement le Gouvernement a déjà engagé une réforme significative, mais le projet de loi prévoit des modifications supplémentaires. D'ici à la séance publique, il dressera l'inventaire de ces dispositions nouvelles. Prenons-en acte. Personne ici, sur quelque banc que ce soit, n'est favorable à un *statu quo* qui interdit à toute une génération l'accès à la mobilité et à l'autonomie.

La Commission rejette les amendements SPE998 et SPE1003 de M. Jean-Christophe Fromantin.

Puis elle examine l'amendement SPE1497 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement tend à insérer dans le code de la route un article disposant que les activités d'organiseurs agréés et d'examineurs des épreuves du permis de conduire sont incompatibles avec l'activité d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Cette mesure de portée éthique vise à éviter tout conflit d'intérêts, compte tenu de l'ouverture au secteur privé de l'emploi d'examineur de l'épreuve théorique.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE1497.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel SPE1498 des rapporteurs.

La commission est saisie de l'amendement SPE1680 du président François Brottes.

M. le président François Brottes. L'article L. 312-13 du code de l'éducation prévoit explicitement l'obligation pour l'éducation nationale, de l'enseignement primaire à l'enseignement secondaire, d'organiser et d'assurer la formation au code de la route. Or je crains que cette disposition n'ait pas été suffisamment rappelée par les gouvernements successifs. Par ailleurs, l'article L. 214-6-2 du même code autorise la conclusion de partenariats au sein de l'éducation nationale. Je propose donc de permettre la préparation et le déroulement de l'examen théorique du permis de conduire dans les locaux des lycées et les locaux d'enseignement adapté, dans le cadre d'un partenariat conclu entre l'éducation nationale et des experts.

Pour financer une telle mesure, l'amendement SPE1680 prévoit la possibilité de recourir à la contribution des entreprises d'assurance automobile à la prévention routière ; ce dispositif, instauré par M. François Fillon, doit être renouvelé l'an prochain.

Cet amendement ne bénéficiera pas à tous les jeunes puisque tous ne sont pas scolarisés au lycée. Mais d'autres circonstances pourraient également servir à cette fin, telles que les journées défense et citoyenneté. Je proposerai donc un amendement prévoyant la remise d'un rapport au Parlement sur le sujet, l'article 40 de la Constitution m'empêchant de créer une telle dépense nouvelle. Je crois d'ailleurs savoir que le ministère de la défense est favorable à cette proposition. D'autres lieux encore pourraient être utilisés de sorte que l'on couvre l'ensemble des publics.

Enfin, je tiens à souligner que mon amendement prévoit une possibilité et non une obligation, et que ces formations auraient lieu en dehors du temps scolaire.

M. le ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la commission.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable.

M. Jean-Louis Bricout. Je m'associe à cet amendement. J'avais d'ailleurs moi-même proposé un amendement similaire, mais il a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40.

Outre le fait que nous avons le devoir de former la jeunesse à la sécurité routière, l'épreuve théorique du permis de conduire, préalable obligatoire avant de passer les épreuves de conduite, constitue pour les jeunes habitants des zones rurales un passeport pour l'emploi. Compte tenu du caractère onéreux de ce passeport, la mesure proposée par notre président constituera une avancée sociale certaine. On a en effet pu constater que le service national avait été facteur d'ascension sociale, en permettant à de nombreux jeunes de passer leur permis.

Enfin, l'apprentissage du code de la route présente un réel intérêt pédagogique. Les entrepreneurs que nous rencontrons lorsque nous visitons des entreprises nous parlent certes de la maîtrise des savoirs fondamentaux – lire, écrire, compter – mais aussi de celle du comportement. Or bien se comporter, c'est la première chose que l'on apprend dans le code de la route. Du point de vue de la méthode, on peut effectivement imaginer que l'enseignement de ce code soit dispensé dans des lycées ou dans d'autres lieux. Pour ce qui est du financement, on pourrait certes faire appel au fonds de prévention des assurances mentionné par le président Brottes mais aussi aux fonds européens pour la jeunesse. Enfin, les candidats pourraient passer l'épreuve théorique lors des journées défense et citoyenneté ou dans le cadre du service civique.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je sens comme une antinomie, en tout cas une différence, entre l'organisation d'une profession réglementée visant à externaliser le passage de l'épreuve théorique du permis de conduire, et le renforcement du rôle de l'Éducation nationale dans ce même domaine. Cette dichotomie expliquerait-elle l'avis de sagesse donné par le Gouvernement ? Dans le cas contraire, quelles en sont les motivations, monsieur le ministre ?

M. Michel Zumkeller. Qui organisera les épreuves et dans quelles conditions ? Dans le même mouvement, vous privatisez cet examen tout en l'installant dans des locaux scolaires, ce qui crée beaucoup de confusion.

M. Joël Giraud. Je suis très favorable à l'adoption de votre amendement, monsieur le président, au point que je souhaiterais le sous-amender afin d'intégrer dans son champ les centres de formation des apprentis, qui relèvent également de la compétence des régions.

M. le président François Brottes. Monsieur Joël Giraud, mon amendement s'inscrit dans le cadre du code de l'Éducation nationale qui ne vise que les établissements d'enseignement placés dans le périmètre de l'Éducation nationale. Il faudrait reprendre le dispositif en le rattachant au code qui régit les établissements que vous évoquez.

L'article L.214-6-2 offre plusieurs possibilités dans le choix des opérateurs, mais il est évident que ceux-ci seront extérieurs à l'Éducation nationale et qu'ils interviendront dans le cadre de conventions. La loi ne peut aller plus loin dans la précision, sous peine d'empiéter sur le domaine réglementaire.

Mon amendement pose un cadre permettant l'organisation de l'épreuve théorique du permis de conduire dans l'enceinte de l'Éducation nationale, en dehors du temps consacré aux programmes, et sur le fondement d'un partenariat que le code prévoit. Quant à la dichotomie relevée par Jean-Frédéric Poisson, elle m'a échappé...

Mme Élisabeth Pochon. Je voulais ajouter les missions locales dans le champ de votre amendement, monsieur le président, mais la réponse que vous avez apportée à Joël Giraud vaut également pour ma demande.

Monsieur le ministre. Il n'y a pas de dichotomie, mais complémentarité entre le texte initial et l'amendement de monsieur le président ; en effet, le projet de loi prévoit un dispositif d'urgence consistant à décharger les inspecteurs de l'épreuve du code, qui requiert peu de qualifications – contrairement à l'évaluation de l'épreuve pratique qui exige des qualifications particulières, selon le droit de l'Union européenne. Or nous n'avons pas élargi le champ de la profession réglementée ; nous avons choisi de mettre en place des dispositifs agréés pour passer l'épreuve du code, et l'amendement de Monsieur le président étend cette possibilité à un autre public. Nos deux démarches s'avèrent donc bien complémentaires. Nous acceptons cet amendement, mais avec prudence – d'où mon avis de sagesse – afin que soient bien prises en compte les exigences élevées de la sécurité routière et les charges pesant déjà sur les épaules des enseignants, notamment en matière d'instruction civique.

M. Jean-Christophe Fromantin. Qui organisera les épreuves théoriques du permis de conduire dans les lycées ? Le personnel de l'Éducation nationale ? Les inspecteurs du permis de conduire ? Des organismes privés opérant dans les lycées publics ? Si ce sont des opérateurs privés, ne me dites pas, monsieur le ministre, que la privatisation vous gêne ! Si vous ouvrez la possibilité de passer ces épreuves gratuitement dans les lycées avec des inspecteurs, vous neutralisez le bénéfice de la mesure que vous avez proposée, qui visait à libérer du temps pour ces professionnels. Enfin, aucune norme européenne n'interdit de confier l'organisation des épreuves théoriques du permis de conduire à des organismes privés.

M. le président François Brottes. Vous revenez sur notre débat de tout à l'heure, chers collègues ! Vous avez parfaitement compris le sens de mon amendement : rendre possible l'organisation d'épreuves théoriques hors du temps d'enseignement et dans le cadre de conventions entre l'Éducation nationale et des opérateurs extérieurs que le ministère agréera.

M. Philippe Vigier. Si ce sont des inspecteurs qui évaluent ces épreuves théoriques dans les lycées, qui les paie ?

Mme Véronique Louwagie. Les lycées d'enseignement agricole seront-ils couverts par la disposition ?

M. François Brottes. Mon amendement ne couvre pas tous les établissements d'enseignement, mais seulement ceux relevant de l'Éducation nationale. Je prends donc votre remarque comme un encouragement, madame, et d'autres amendements pourront élargir le champ de celui-ci.

Pour ce qui est du financement, la convention faisant obligation aux assurances de contribuer à la prévention et à la sensibilisation au code de la route pourrait être utilisée pour financer ces épreuves. N'allez pas me reprocher de définir un cadre législatif après m'avoir fait la leçon en appelant à ne pas empiéter sur le domaine réglementaire !

M. Philippe Vigier. Hors le temps scolaire, et depuis les lois de décentralisation que vous avez initiées, ce sont les régions et non plus l'Éducation nationale qui gèrent les lycées, monsieur le président. Tout le monde le sait !

M. le président François Brottes. Il ne vous a pas échappé, monsieur Philippe Vigier, qu'il s'agirait de conventions avec le ministère de l'Éducation nationale et que l'enseignement du code de la route faisait partie des missions de l'État et non de celles des régions.

La Commission adopte l'amendement SPE1680.

Puis elle étudie l'amendement SPE224 de M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Cet amendement vise à soumettre les examinateurs à des règles éthiques qui préviennent les conflits d'intérêts.

M. le ministre. Cet amendement est satisfait par le SPE1497 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. En effet.

M. Jean-Frédéric Poisson. Non, car l'amendement SPE1497 visait les organisateurs des épreuves, alors que le mien traite des examinateurs.

M. le président François Brottes. Si ce n'est que les organisateurs s'occupent également des examinateurs...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. L'amendement que nous avons adopté vise « les activités d'organisateur agréés et d'examineurs ».

M. Jean-Frédéric Poisson. Dont acte ; je retire mon amendement.

L'amendement SPE224 est retiré.

La Commission adopte l'amendement de précision SPE1499 des rapporteurs.

Puis elle examine l'amendement SPE1500 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit là de la disposition la plus importante pour éviter les surcoûts de formation et fluidifier les candidatures au permis de conduire ; l'amendement SPE1500 vise à ce que tout élève conducteur, inscrit dans un établissement ou une association agréés pour suivre une formation à la conduite des véhicules, puisse, après la validation de sa formation initiale – que le règlement pourrait fixer à vingt heures –, accéder à une période d'apprentissage en conduite dite supervisée par un accompagnateur titulaire depuis au moins de cinq ans du permis.

Cet amendement répond à un triple objectif : abaisser le coût de formation de la conduite, améliorer la sécurité routière en réduisant le taux d'accidentalité – la conduite accompagnée ayant pour vertu de l'abaisser considérablement – et accroître le taux de réussite au permis B, qui s'élève aujourd'hui à 60 %. Autrement dit, la formation serait moins chère, plus rapide et plus complète.

M. le ministre. Le présent amendement ne modifie pas les prérequis de la conduite supervisée, mais il supprime opportunément les seuils minimaux de trois mois et de 1 000 kilomètres parcourus avant de pouvoir passer le permis, afin de ne plus pénaliser l'élève, la décision de passer le permis devant relever de la responsabilité de l'auto-école. La conduite supervisée constituera donc bien un entraînement complémentaire de la formation avec moniteur. Toutefois, dans la mesure où le ministère de l'intérieur souhaite que certains détails soient améliorés en séance, le Gouvernement émettra un avis de sagesse sur cet amendement.

La Commission adopte l'amendement SPE1500.

Elle adopte alors l'amendement rédactionnel SPE1501 des rapporteurs.

Puis elle est saisie de l'amendement SPE1502 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement vise à moraliser la profession afin que les écoles de conduite cherchent à obtenir les meilleurs résultats dans les délais les plus brefs. Afin d'encourager ce mouvement vertueux, nous souhaitons que les résultats des écoles fassent l'objet d'un *benchmarking* et soient publiés et portés à la connaissance du grand public.

M. le ministre. Avis favorable.

M. Jean-Christophe Fromantin. L'idée semble bonne, mais plusieurs acteurs de la filière nous ont alertés sur le danger de voir les auto-écoles augmenter le nombre d'heures de cours pour s'assurer de bons résultats. Il s'agit donc d'une fausse bonne idée.

M. Joël Giraud. Il est nécessaire d'introduire cet amendement dans le texte, afin de limiter les heures supplémentaires de conduite onéreuses. La moralisation que monsieur le rapporteur thématique appelle de ses vœux s'avère nécessaire. J'ai déposé un amendement après l'article 9 qui prévoit une sanction en cas de refus par les auto-écoles de publier leurs résultats.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Monsieur Jean-Christophe Fromantin, la réussite de chaque auto-école sera évidemment évaluée par rapport au volume moyen d'heures suivies par les candidats. La clientèle pourra ainsi juger au vu des résultats et de la moyenne des heures de formation dispensées.

En outre, comme les auto-écoles devront, aux termes de l'amendement précédent, proposer aux candidats de la conduite accompagnée ou supervisée, et non des heures supplémentaires payantes, le coût pour le candidat sera réduit et le circuit de présentation de l'examen fluidifié.

M. le rapporteur général. Cet amendement permettra une transparence et une évaluation du rapport qualité-prix, afin que le consommateur émette un choix éclairé et que les dérives constatées dans la profession soient endiguées.

La Commission adopte l'amendement SPE1502.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le groupe UMP votera contre l'article 9.

La Commission adopte l'article 9 ainsi modifié.

*

* *

Membres présents ou excusés

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance et l'activité

Réunion du lundi 12 janvier 2015 à 21 h 30

Présents. - M. Luc Belot, Mme Michèle Bonneton, M. Jean-Louis Bricout, M. François Brottes, Mme Colette Capdevielle, M. Christophe Castaner, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean-Louis Costes, Mme Corinne Erhel, M. Richard Ferrand, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Jean-Patrick Gille, M. Joël Giraud, M. Jean Grellier, M. Patrick Hetzel, M. Guénaël Huet, M. Jean-Luc Laurent, M. Jean-Yves Le Bouillonnet, M. Dominique Lefebvre, M. Arnaud Leroy, Mme Audrey Linkenheld, Mme Véronique Louwagie, M. Gilles Lurton, Mme Sandrine Mazetier, Mme Martine Pinville, Mme Elisabeth Pochon, M. Jean-Frédéric Poisson, M. Denys Robiliard, M. Jean-Louis Roumegas, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Tetart, M. Stéphane Travert, Mme Cécile Untermaier, Mme Clotilde Valter, M. Philippe Vigier, M. Philippe Vitel, M. Michel Zumkeller

Excusés. - M. Marc Dolez, M. Bernard Gérard, M. Jean-Charles Taugourdeau

Assistaient également à la réunion. - Mme Chantal Guittet, Mme Annick Le Loch

