

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

119^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du mardi 27 janvier 2015

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



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MARC LE FUR

1. Croissance, activité et égalité des chances économiques (p. 407)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 407)

Article 2 (*suite*) (p. 407)

Amendement n° 1210

M. Gilles Savary, rapporteur thématique de la commission spéciale

Amendements n°s 1211, 1212, 2247

M. Emmanuel Macron, ministre

Amendements n°s 1213, 912

M. Richard Ferrand, rapporteur général de la commission spéciale

Amendement n° 2452

Amendement n° 1215

Amendements n°s 435, 1216

Amendements n°s 1217, 1744, 2450, 2876, 3034

Amendements n°s 1743, 2877

Amendements n°s 2892, 1746, 2878, 2454

Suspension et reprise de la séance (p. 414)

Amendements n°s 1218 deuxième rectification, 358, 1225

Amendements n°s 1747, 2884, 1219, 2453, 1220, 913, 1227, 1228

Amendements n°s 2229, 2888, 1750, 1191, 2245, 359, 1230, 1196, 2894, 1232, 1752, 918 rectifié, 1233, 919

Amendement n° 1234 et 1235

Amendements n°s 1236 et 1237, 1238, 920, 2456, 921, 1753, 922, 2020, 2635 rectifié

Amendements n°s 1764 rectifié, 2893, 923, 2274, 1198, 924, 937, 2872, 2226

Article 3 (p. 424)

Amendements n°s 925, 1044, 926

Après l'article 3 (p. 424)

Amendement n° 2813

Article 3 *bis* (p. 434)

Amendements n°s 1239, 1838

Amendement n° 927 et 928

Article 3 *ter* (p. 437)

Amendement n° 929, 1054 rectifié et 930

Après l'article 3 *ter* (p. 437)

Amendement n° 2460 et 2461

Article 3 *quater* (p. 437)

Amendement n° 931 et 932

Après l'article 3 *quater* (p. 437)

Amendements n°s 2572 rectifié, 2631, deuxième rectification

Amendements n°s 2458, 979

Article 4 (p. 439)

M. Jean-Louis Bricout

M. Gérard Sebaoun

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 439)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

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

1

CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (n^{os} 2447, 2498).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de treize heures et trente-cinq minutes pour le groupe SRC, dont 701 amendements sont en discussion, dix-huit heures et dix-huit minutes pour le groupe UMP, dont 1 392 amendements sont en discussion, cinq heures et douze minutes pour le groupe UDI, dont 174 amendements sont en discussion, deux heures et trente-deux minutes pour le groupe RRDP, dont 103 amendements sont en discussion, deux heures et trente-trois minutes pour le groupe écologiste, dont 195 amendements sont en discussion, deux heures et quarante-et-une minutes pour le groupe GDR, dont 127 amendements sont en discussion, et cinquante-huit minutes pour les députés non inscrits.

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 1210 à l'article 2.

Article 2 *(suite)*

M. le président. La parole est à Mme Michèle Bonneton, pour soutenir l'amendement n^o 1210.

Mme Michèle Bonneton. Il s'inscrit dans la continuité du précédent et constitue en quelque sorte un amendement de repli. Il vise à empêcher la mise en concurrence des liaisons par autocar avec le train sauf si l'ouverture d'une ligne d'autocar améliore significativement le temps de trajet.

M. Pascal Cherki. Excellent amendement !

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique de la commission spéciale, pour donner l'avis de la commission.

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique de la commission spéciale.* Avis défavorable. C'est bien la première fois que nos collègues Verts adorent la grande vitesse et la préfèrent à la lenteur ! *(Sourires.)* Plus sérieusement, d'autres motifs peuvent amener à choisir le car.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Emmanuel Macron. *ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique.* Avis défavorable.

(L'amendement n^o 1210 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 1211.

M. François-Michel Lambert. Il importe que l'organisation des transports ne place pas les autocars en concurrence avec le ferroviaire. Tel est le sens de notre amendement relatif à l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

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

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique.* Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* Défavorable.

(L'amendement n^o 1211 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 1212.

M. François-Michel Lambert. Nous en avons déjà débattu avant la pause, je retire donc l'amendement.

(L'amendement n^o 1212 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 2247.

M. Martial Saddier. Le présent amendement a pour objet d'instituer un régime déclaratif préalable à l'ouverture de nouveaux services librement organisés par autocar. Il nous semble en effet judicieux que l'institution d'un régime déclaratif assure la bonne information des autorités organisatrices des transports afin qu'elles analysent l'impact des nouveaux services sur l'équilibre économique de leurs lignes de transport public conventionnées assurant une liaison identique et puissent transmettre, le cas échéant, un dossier argumenté à l'ARAFER.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. À titre personnel je n'étais pas hostile à l'amendement mais la commission en a décidé autrement. Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Avis défavorable pour deux raisons. Le système déclaratif est prévu dans les parties du texte où il est pertinent mais constituerait ailleurs une charge inutile. En outre, celui que vous proposez aurait pour cadre la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGTIM – et non l'ARAFER comme prévu.

(L'amendement n° 2247 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1213.

M. François-Michel Lambert. Nous en avons discuté au cours de la précédente séance. Lors des travaux en commission, une limite de 100 kilomètres a été arrêtée en-deçà de laquelle des exigences sont formulées et au-delà de laquelle règne une certaine liberté voire une liberté totale, ce qui n'est pas acceptable. Nous estimons que, tel qu'il est rédigé, l'article ne prévoit aucune régulation ni possibilité de contrôle. En pratique, quasiment toutes les lignes d'autocar seront ouvertes, ce qui rendra inopérantes les mesures de protection proposées par le texte. L'objectif de l'amendement est de remédier au problème.

M. Pascal Cherki. Excellent !

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Défavorable. La liberté est la règle et l'objection pour service public l'exception.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Défavorable pour les mêmes raisons.

(L'amendement n° 1213 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général de la commission spéciale, pour soutenir l'amendement n° 912.

M. Richard Ferrand, *rapporteur général de la commission spéciale*. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, monsieur le président.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Favorable.

(L'amendement n° 912 est adopté et les amendements n° 1214 et 3065 tombent.)

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour soutenir l'amendement n° 2452.

M. Alain Bocquet. Il s'inscrit dans le prolongement du précédent. Votre réforme, monsieur le ministre, propose de dessaisir les autorités organisatrices de transport de leur pouvoir d'apprécier la légitimité de l'ouverture d'une ligne d'autocar au regard de la cohérence de l'offre et des enjeux de développement des territoires. Elles ne pourront saisir l'autorité de régulation sauf si elles estiment que l'ouverture de lignes d'autocar privées menace substantiellement l'équilibre

économique du service public. Pour nous, il est inconcevable que l'autorité de régulation se voie ainsi confier le pouvoir exorbitant de mettre en balance intérêt public et intérêt privé dès lors que l'ouverture d'une ligne privée entrera en concurrence avec le service public, ce qui fragilisera les efforts d'investissement des pouvoirs publics au détriment d'une offre de qualité. Tout report de trafic du public vers le privé se traduira par une privatisation des profits et une socialisation des pertes.

L'Assemblée des régions de France a récemment indiqué que les régions refusent de voir leur rôle limité à la compensation, par les ressources publiques, et donc l'argent du contribuable, des liaisons moins rentables dont ne voudrait pas le secteur privé. Attachés à la bonne gestion des deniers publics, nous ne sommes pas favorables au dispositif que vous proposez, monsieur le ministre, et jugeons pour notre part indispensable la réaffirmation du rôle et de la légitimité des autorités de transport à décider de l'ouverture ou non de lignes d'autocar. Au reste, la loi du 27 janvier 2014 a chargé les régions d'organiser l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport. Dans ce cadre, il semble normal qu'elles aient la responsabilité d'autoriser ou non les services d'initiative privée de transport par autocar. L'Assemblée des régions de France, dont nous partageons les préoccupations, estime que cette responsabilité doit couvrir la totalité des dessertes infrarégionales et interrégionales de moins de 200 kilomètres. Notre amendement propose donc de conventionner les liaisons pour cette distance.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Défavorable. Selon la conception initiale du service public théorisée par le doyen Léon Duguit, celui-ci intervient en cas de défaillance de l'initiative privée et se distingue de la nationalisation qui englobe l'initiative privée.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Avis défavorable pour les mêmes raisons.

(L'amendement n° 2452 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de dix amendements, n° 1215, 435, 1216, 1217, 1744, 2450, 2876, 3034, 1743 et 2877, pouvant être soumis à une discussion commune et dont certains sont identiques.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1215.

M. François-Michel Lambert. Il s'agit de substituer un nombre à un autre, en l'occurrence 300 kilomètres à 100. À l'heure de la mobilité accrue, il faut assurer un contrôle relatif dans un périmètre de 300 et non 100 kilomètres, lequel dans certains territoires s'apparente à la proximité.

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Avis défavorable. La limite est de 50 kilomètres en Allemagne.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Avis défavorable. Une longue discussion a eu lieu en commission spéciale sur le sujet. La distance de 100 kilomètres est significative dans le

cadre de la procédure prévue. Par ailleurs, les comparaisons européennes montrent que des distances encore plus courtes sont souvent retenues.

M. le président. Dans cette série d'amendements en discussion commune, je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 435 et 1216.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n^o 435.

M. Gilles Lurton. Vous nous avez dit avant le dîner, monsieur le ministre, que nous sommes en contradiction car certains prônent une libéralisation totale et d'autres proposent un kilométrage plus élevé. Pour ma part, je ne pense pas du tout que nous sommes en contradiction et en ce qui me concerne j'ai dit très clairement en commission, lors de la discussion générale et encore cet après-midi, que nous sommes favorables à une libéralisation du transport par autocar. Néanmoins, nous avons été surpris par la limite de 100 kilomètres introduite par M. le rapporteur en commission spéciale par voie d'amendement.

J'ai participé à quasiment toutes les auditions qu'a menées M. le rapporteur. J'ai écouté avec lui les représentants des entreprises privées, de la SNCF, de l'Association des régions de France et les nombreuses personnes qu'il a invitées à venir en audition pendant les vacances de Noël et au début du mois de janvier. À aucun moment je n'ai entendu le chiffre de 100 kilomètres – on évoquait plutôt 200, voire 250 kilomètres. Je voudrais donc comprendre, car j'aime bien comprendre les choses, sur quoi repose ce chiffre et comment il a été décidé. On ne peut pas se contenter de nous dire que la limite est de 50 kilomètres en Allemagne ! Mon amendement répond simplement à une nécessité de bien comprendre le texte que vous nous demandez de voter aujourd'hui, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n^o 1216.

M. François-Michel Lambert. On me permettra de faire part du fond de notre réflexion, qui dépasse les limites du groupe écologiste, en précisant au Gouvernement que le projet initial proposait un périmètre infrarégional. Quant à la limite de 50 kilomètres en Allemagne, vous savez probablement, monsieur le rapporteur, qu'elle est trop basse et a déstructuré l'organisation des transports, ferrés ou non. La limite de 100 kilomètres, dans un pays comme la France où la densité est plus lâche et les distances plus importantes, semble une base bien faible.

Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence et l'ARAF recommandent l'instauration d'un seuil minimal de 200 kilomètres.

Nous avons donc déposé trois amendements, n^{os} 1215, 1216 et 1217, visant à fixer ce seuil à 300, 250 ou 200 kilomètres. Le rapporteur et le Gouvernement peuvent comprendre qu'il ne s'agit pas de défendre un chiffre mais de prendre en compte une réalité incontournable en France. Le rehaussement du seuil n'interdira pas la mise en place de services d'autocars pour des liaisons inférieures à 200 kilomètres ; il imposera simplement une contrainte liée aux réalités territoriales et à l'existence d'autres offres de transport.

En défendant ces trois amendements, nous demandons avec insistance la modification du seuil que le projet de loi fixe à 100 kilomètres. Nous proposons trois autres seuils, à 300, 250 et 200 kilomètres. Maintenir le seuil à 100 kilomètres serait une erreur fatale, comme cela l'a été en Allemagne.

M. Pascal Cherki et M. Nicolas Sansu. C'est vrai !

M. le président. Dans cette série d'amendements en discussion commune, les amendements n^{os} 1217, 1744, 2450, 2876 et 3034 sont identiques.

M. François-Michel Lambert a déjà présenté l'amendement n^o 1217, qui est un amendement de repli.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 1744.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le ministre, votre texte n'est pas un grand projet de loi écologique. Certes, le rapporteur est très brillant et il connaît bien son sujet. Vous expliquez que cette mesure est géniale, car elle permettra de passer de la voiture aux transports en commun, ce qui sera très bénéfique pour notre bilan carbone. En réalité, compte tenu de l'état du transport ferroviaire voyageurs et de la situation de la SNCF en particulier, cette réforme risque d'engendrer de vraies difficultés pour notre opérateur traditionnel. Il me semble que nos collègues de la majorité ont réellement compris le danger.

Je pensais d'ailleurs que, si votre projet devait comporter des avancées en matière de transports, elles auraient plutôt concerné le domaine ferroviaire. Le péché originel a été commis par le Gouvernement lorsqu'il a abandonné la taxe poids lourds, ce qui a occasionné la mort du secteur en termes d'investissements, mais il était tout de même possible d'avancer un peu sur la question de la concurrence. On voit bien comment l'Allemagne a fait en sorte, à l'époque, de sortir de ses difficultés en se préparant à l'ouverture à la concurrence à l'horizon 2020. Or vous ne vous êtes pas du tout attaqués à ce sujet-là.

Au lieu de cela, vous voulez généraliser les transports en bus en France. C'est l'alpha et l'oméga de votre politique, vous pensez avoir découvert la pierre philosophale, mais cela va certainement entraîner des dégâts. Le bon sens aurait consisté à commencer par une expérimentation, mais vous ne l'avez pas fait. L'introduction d'un seuil de 200 kilomètres, pour commencer, permettrait de rassurer les uns et les autres, d'autant que cette proposition émane de l'Autorité de la concurrence.

M. Alain Bocquet. Tout à fait !

M. Bertrand Pancher. L'Autorité de la concurrence a fait cette proposition en expliquant qu'en deçà de 200 kilomètres, il existe un véritable risque de substituabilité entre les autocars et les trains ; aussi est-il logique que l'autorité organisatrice de transport puisse interdire ou limiter des services réguliers non urbains effectuant des liaisons aussi courtes. Nous passons notre temps à encenser l'Autorité de la concurrence ; lorsque cette dernière émet une préconisation, prenons-la en compte !

M. Alain Bocquet. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour soutenir l'amendement n^o 2450.

M. Nicolas Sansu. Je ne reviendrai pas sur les explications de M. Pancher et de M. Lambert. Nous partageons la même philosophie sur quasiment tous les bancs, sauf peut-être dans le groupe majoritaire : ces nouvelles lignes de bus ne peuvent être autorisées qu'à partir d'un seuil d'au moins 200 kilomètres.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous faire une proposition toute simple : au lieu de tenir compte de la longueur des trajets, prenez en considération la longueur entre les arrêts. Si vous instaurez une distance minimale de 100 ou 200 kilomètres entre deux arrêts, l'affaire sera réglée.

Je vais prendre un exemple sur mon territoire. La ligne ferroviaire Nantes-Lyon, longue de 720 kilomètres, est une ligne d'intérêt national servant au fret et au transport de voyageurs. Elle a fait l'objet d'investissements importants : 115 millions d'euros ont été consacrés à l'électrification du tronçon Tours-Vierzon, 85 millions d'euros ont été dépensés pour électrifier le tronçon Bourges-Saincaize, tandis que le prochain contrat de plan État-région prévoit une électrification du tronçon Saincaize-Chagny afin que la ligne soit électrifiée de bout en bout – Christian Paul, ici présent, le sait également. Aujourd'hui, en adoptant ce projet de loi, nous allons tuer cette ligne ferroviaire.

M. Alain Bocquet. Tout à fait !

M. Nicolas Sansu. La question est simple, monsieur le ministre. Si vous nous dites que le seuil de 100 kilomètres ne s'applique pas à la distance de l'ensemble du trajet mais à celle entre chaque arrêt, je pense que tout le monde sera satisfait.

M. François Brottes, *président de la commission spéciale* et **M. Gilles Savary,** *rapporteur thématique* C'est bien ce qui est prévu !

M. Nicolas Sansu. Non ! On parle de cabotage intérieur !

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2876.

M. Joël Giraud. Monsieur le ministre, vous disiez vous-même que certains chiffres n'avaient pas de signification. S'agissant du travail du dimanche, effectivement, pourquoi autoriser l'ouverture d'un magasin pendant sept, six ou cinq dimanches par an ? Pour les lignes de bus, c'est un peu la même chose : pourquoi instaurer un seuil de 100, 50 ou 150 kilomètres ?

Dans la mesure où l'Autorité de la concurrence, après avoir travaillé sur ce dossier, s'est prononcée en faveur d'un seuil de 200 kilomètres, il me semblerait non seulement raisonnable, mais également consensuel, de mettre en place un système qui n'est pas tout à fait ce que demande l'Association des régions de France, et qui ne correspond pas non plus aux réseaux de lignes de bus entre grandes villes en Allemagne – en France, il existe en effet de grands déserts entre chaque agglomération. En revenant à la préconisation de l'Autorité de la concurrence, nous instaurerions un seuil plus légitime et plus signifiant.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 3034.

M. Gilles Lurton. Je n'ajouterai rien aux propos de mon collègue Giraud.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Puis-je répondre aux différents intervenants, monsieur le président ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il faut donner la parole au rapporteur ! C'est urgent !

M. le président. Mes chers collègues, nous sommes en train d'examiner une série d'amendements faisant l'objet d'une discussion commune. Autant faire en sorte que le rapporteur réponde à l'ensemble des orateurs ! Mais si M. Savary y tient vraiment...

La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Mes chers collègues, il faut lever une ambiguïté. En Allemagne, le seuil est de 50 kilomètres autour d'une grande ville ; de même, l'Autorité de la concurrence préconise un seuil de 200 kilomètres autour d'une grande ville.

Le projet de loi initial ne prévoyait pas de seuil kilométrique mais évoquait des « liaisons infrarégionales », ce qui posait des problèmes terribles pour les liaisons interrégionales. C'est la commission spéciale qui a introduit un seuil kilométrique. Nous avons dit qu'il s'agissait d'un seuil glissant – vous le savez, monsieur Giraud –, ce qui signifie qu'à chaque fois qu'un cabotage est prévu à l'intérieur d'un segment de 100 kilomètres, sur une liaison qui peut en faire 600 ou 800, une autorité organisatrice de transport peut s'y opposer. Cela veut dire que la demande de M. Sansu est satisfaite.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est cela !

M. Nicolas Sansu. Le terme « liaisons » n'est pas clair !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. À chaque fois qu'un bus reliant Bordeaux à Lyon s'arrête entre Ussel et une autre ville située à moins de 100 kilomètres, les autorités organisatrices de transport – une région ou l'autre – peuvent s'opposer au cabotage.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Voilà !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Voilà exactement ce que nous proposons. Cette disposition, qui a été introduite par la commission spéciale, est tout à fait novatrice.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Elle laisse à l'autorité organisatrice de transport la possibilité de décider !

M. le président. Dans cette même série d'amendements soumis à une discussion commune, les amendements n° 1743 et 2877 sont identiques.

L'amendement n° 1743 de M. Pancher vise à fixer le seuil à 150 kilomètres. Est-ce bien cela, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. En est-il de même de votre amendement n° 2877, monsieur Giraud ?

M. Joël Giraud. Oui, monsieur le président.

M. le président. M. Gilles Savary, rapporteur thématique, a déjà donné l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements soumis à la discussion commune.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Je veux préciser les choses et répondre en particulier à MM. Lambert et Giraud. Il n'y a pas de fétichisme, quel qu'il soit, sur le chiffre de 100 kilomè-

tres. J'insiste sur le fait que ce seuil s'applique à une liaison – le rapporteur vient de le rappeler – et qu'il s'agit d'une distance glissante.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Exactement !

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Tel est l'apport de la discussion que nous avons eue en commission. Initialement, la régulation était infrarégionale ; or le texte adopté par la commission prévoit une distance glissante prenant en compte la liaison. Les cas évoqués par les uns et les autres, en particulier par M. Sansu, sont donc couverts par la disposition adoptée par la commission, qui permet une régulation des distances satisfaisante tout en conférant à l'autorité organisatrice de transport une plus grande compétence, tant à l'échelle infrarégionale qu'à l'échelle transnationale.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. C'est clair ! Cela va mieux !

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. J'accepte tout à fait cette position, monsieur le rapporteur : je comprends parfaitement la nécessité d'appliquer le seuil de 100 kilomètres à la distance entre deux arrêts, mais ce n'est pas du tout ce que prévoit le texte.

Mme Anne Grommerch. Tout à fait !

M. Gilles Lurton. Je lis l'alinéa 7 de l'article 2 : « Les services exécutés sur les liaisons inférieures ou égales à 100 kilomètres font l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à leur ouverture ou à leur modification. » À aucun moment il n'est question d'arrêts.

Mme Anne Grommerch. Eh oui !

M. Nicolas Sansu. Nous sommes d'accord !

M. Alain Bocquet. C'est ambigu !

M. Gilles Lurton. Cette disposition n'est absolument pas claire : elle mériterait donc vraiment d'être éclaircie.

M. Jean-Frédéric Poisson. Tout à fait !

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Roumeegas.

M. Jean-Louis Roumeegas. Là encore, nous pouvons être instruits par l'expérience. Nous savons ce qui s'est passé en Allemagne et ce qui se passe pour les liaisons internationales.

M. Nicolas Sansu. Il y a du cabotage !

M. Jean-Louis Roumeegas. Bien sûr, des lignes internationales ont été ouvertes, mais tout le monde sait qu'elles font déjà l'objet de cabotage, même si ce n'est pas leur rôle. Il y a fort à parier qu'il en sera de même à l'ouverture des nouvelles lignes : on proposera des trajets de 101 kilomètres et, une fois qu'ils seront mis en place, nous savons très bien ce qui va se passer.

Alors que nous venons de modifier la carte des régions et qu'il convient de renforcer ces collectivités qui sont, par ailleurs, des autorités organisatrices de transport, va-t-on aujourd'hui les déshabiller, leur retirer tout moyen et les mettre en concurrence avec des lignes privées qui ne seront même pas soumises à leur avis ? Voilà la question de fond.

Ce problème est aggravé par la question de la distance kilométrique.

M. Nicolas Sansu. Montpellier-Toulouse : 220 kilomètres !

M. Jean-Louis Roumeegas. Imaginez la taille des nouvelles régions – je pense en particulier à la mienne, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon. Des liaisons de 100 kilomètres, il y en aura plein ! Les lignes de bus privées ne seront évidemment pas mises en place pour relier deux villages, mais pour relier Montpellier et Toulouse, distantes de plus de 100 kilomètres. Les compagnies privées n'auront aucun intérêt à s'arrêter en zone rurale pour y déposer ou y prendre quelques passagers : elles ne s'intéresseront qu'aux endroits où se trouve la clientèle, où leur activité sera rentable. Aussi, l'objection que vous présentez ne sert à rien : le petit verrou que vous proposez n'en est pas un. Il n'y a absolument pas de verrou ! Vous êtes en train d'organiser la concurrence, et non la complémentarité.

Monsieur le ministre, je vous ai entendu tout à l'heure parler de l'intermodalité, mais je n'ai pas eu l'occasion de vous répondre. L'intermodalité, ce n'est pas mettre en place un bus en parallèle d'un train – ça, c'est de la concurrence. On peut parler d'intermodalité lorsque les lignes de bus sont complémentaires des lignes de train, lorsque les passagers prennent un peu le bus, un peu le train, un peu la voiture, et que l'on organise intelligemment cette complémentarité. Le parallélisme est de la concurrence et non de l'intermodalité.

M. Pascal Cherki. Exactement !

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. L'intervention de M. Roumeegas est pleine de bon sens, même si je ne partage pas sa finalité.

Ici même, nous avons adopté une réforme ferroviaire. M. Savary a accompli un travail remarquable mais, malheureusement, nous n'avons pas abouti à une solution consistant à améliorer la productivité et à baisser les coûts d'exploitation du système ferroviaire. Nous avons déplacé les frontières, joué au Rubik's Cube, mais nous n'avons pas posé la vraie question qui est celle de la compétitivité du système ferroviaire.

Le présent projet de loi organise simplement une compétition entre de nouvelles lignes de bus et un système ferroviaire que nous n'avons pas mis en situation de faire face à cette compétition.

M. Pascal Cherki. Exactement !

M. Laurent Furst. Voilà la finalité réelle de cette réforme.

Il existe également une deuxième finalité : celle de permettre au pays de fonctionner si, par hasard, le système ferroviaire devait être entièrement bloqué par une grève. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe SRC.*) Il y a du non-dit dans nos débats ! Autant que quelqu'un le dise honnêtement...

M. Pascal Cherki et M. Jean-Louis Roumeegas. Très bien !

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement, et les mots arrivent aisément...

M. le président. « Et les mots pour le dire arrivent aisément » !

M. François-Michel Lambert. Merci, monsieur le président ! (*Sourires.*)

M. Benoist Apparu. En droit, ce n'est pas toujours vrai !

M. François-Michel Lambert. Que l'on fixe donc le seuil à 200 kilomètres, sans histoire de glissement, tout simplement, et tout le monde comprendra ce que cela veut dire.

(L'amendement n° 1215 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 435 et 1216 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n°s 1217, 1744, 2450, 2876 et 3034 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n°s 1743 et 2877 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2892 et 1746, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2892.

M. Joël Giraud. Le présent amendement a pour objet d'ajuster le dispositif de déclaration préalable adopté en commission spéciale en prévoyant que la déclaration à laquelle est soumise l'entreprise de transport routier s'effectue non pas auprès de l'ARAFER, mais de l'État.

En effet, il apparaît sans intérêt que l'ARAFER soit chargée de recueillir les déclarations pour en assurer ensuite la publication et la diffusion aux autorités organisatrices de transport. Je discerne mal la plus-value apportée par l'agence. Il conviendrait de confier ce rôle à la DGITM, l'ARAFER étant saisie ensuite des cas qui lui sont transférés.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1746.

M. Bertrand Pancher. Même argumentation.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* C'était mon avis personnel. Comme j'ai été battu en commission, l'avis est défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Avis également défavorable. L'ARAFER étant chargée de la régulation de ce dispositif, il est normal que la déclaration se fasse auprès d'elle, sauf à vouloir transformer la DGITM en boîte aux lettres.

(L'amendement n° 2892 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 1746 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2878.

M. Joël Giraud. Le présent amendement vise à fixer un délai de quatre mois entre la déclaration auprès de l'ARAFER et l'ouverture ou la modification des services exécutés sur les liaisons par autocar, mois afin de donner au régulateur le temps suffisant pour travailler dans des conditions sereines.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* M. Lurton, qui a été très assidu au cours des auditions, vous le dirait : les personnes concernées ne veulent pas que l'on accumule les délais, les procédures et la bureaucratie.

Avis défavorable.

M. le président. L'avis du Gouvernement est également défavorable.

La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je ne prends pas cela pour une attaque personnelle car je partage plutôt le point de vue du rapporteur.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Ce n'était en rien une attaque personnelle.

M. Gilles Lurton. Je souhaite revenir sur les amendements précédents, notamment parce que je n'ai pas eu l'impression que mon amendement ait été soumis au vote, mais peu importe.

M. Benoist Apparu. Le président est de parti pris ! *(Sourires.)*

M. Gilles Lurton. Je déplore, monsieur le rapporteur thématique, que ce qui est écrit dans le texte de loi ne corresponde pas à vos réponses concernant le cabotage.

Mme Anne Grommerch. Vous ne l'avez pas corrigé !

M. Gilles Lurton. En effet, l'alinéa 7 de l'article 2 ne correspond absolument pas à ce que vous avez dit.

M. Alain Bocquet. C'est vrai !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il s'agit de liaisons !

M. Nicolas Sansu. Faites venir le ministre des transports !

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Je ne sais pas si les mots ont un sens, mais ce que j'appelle une liaison inférieure à 100 kilomètres représente une distance entre deux points, où que se situent ces derniers, en particulier si c'est sur une ligne beaucoup plus importante.

Cela signifie que l'on peut protéger des dessertes situées sur une ligne de 500 kilomètres parce que la ligne de car privée se rapproche de la desserte de service public et peut la mettre en danger. Tel est le fond de la question et c'est la raison pour laquelle on parle de seuil glissant. Le dispositif est tout à fait opératoire. Lors de son audition, l'Autorité de la concurrence, qui n'y avait pas pensé, a d'ailleurs estimé qu'il était infiniment plus protecteur, monsieur Lambert, qu'un seuil de 200 kilomètres autour des grandes villes. Du reste, quelles grandes villes, monsieur Lambert ? Avec quel seuil ? 10 000, 25 000 ou 50 000 habitants ? La capitale régionale ? Cela serait très compliqué.

M. Laurent Furst. Oui.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* L'intérêt du seuil glissant, c'est qu'à chaque fois qu'une ligne de bus privée s'arrête et fait du cabotage à l'intérieur d'un segment de 100 kilomètres, l'autorité organisatrice de transport concernée peut faire un recours.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est clair.

M. Nicolas Sansu. Il faut un avis conforme. Ça limite votre raisonnement !

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Pour que les choses soient claires, monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous indiquer quel est l'alinéa de l'article 2 qui mentionne précisément ce seuil glissant de 100 kilomètres ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. L'alinéa 7.

Plusieurs députés du groupe UMP. Non !

M. Nicolas Sansu. C'est écrit nulle part.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. C'est pourtant du français !

M. Joël Giraud. Je retire l'amendement, monsieur le président.

(L'amendement n° 2878 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour soutenir l'amendement n° 2454.

M. Alain Bocquet. Nous proposons de permettre aux autorités organisatrices de transport d'interdire ou de limiter les services librement organisés de transport par autocar dès lors qu'ils portent atteinte à l'environnement, à l'équilibre économique du service public, à la cohésion intermodale des services de transports ou à l'égalité des territoires.

Le présent amendement poursuit deux objectifs. D'une part, confier aux autorités organisatrices de transport, les AOT, le soin d'autoriser ou non l'ouverture de liaisons par autocar pour les dessertes de moins de 200 kilomètres. Dans ce schéma, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières aurait un rôle essentiellement consultatif.

M. Laurent Furst. Cela ne veut rien dire.

M. Alain Bocquet. Il s'agit avec cet amendement de protéger et de conforter les efforts d'investissement réalisés par les régions en faveur de la mobilité, en particulier leur gestion des TER, qui s'est traduite par une explosion de la fréquentation, avec une augmentation de 55 % de voyageurs en dix ans. Il s'agit également d'éviter que la libéralisation du transport par autocar ne fragilise le modèle économique ferroviaire qui souffre du manque de financement public.

D'autre part, nous considérons que les AOT sont seules compétentes et légitimes à apprécier les conséquences et la pertinence de l'ouverture d'une ligne privée d'autocar au regard de ses incidences sur l'environnement ou la cohérence du schéma de transport.

Ces autorités sont aussi garantes de la bonne utilisation de l'argent des contribuables en faveur de la mobilité pour tous, de la bonne organisation de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport. En tout état de cause, cela ne saurait être le rôle de l'ARAFER qui, par construction, s'intéresse plus particulièrement à la vérité des prix, sans prendre en compte l'ensemble des coûts externes. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe écologiste.)

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Ni dans ses statuts, ni dans ses missions, l'ARAFER n'a à s'intéresser à la vérité des prix qui, à la limite, relèverait de l'Autorité de la

concurrence. L'ARAFER est une agence de régulation publique. J'ai noté qu'on l'affublait du qualificatif de « commerciale », tel n'est absolument pas le cas.

On pourrait parler de parallaxe oculaire ! Certains ici pensent que ce que ne font pas aujourd'hui les autorités organisatrices de transport, elles devraient le faire demain, c'est-à-dire contrôler des lignes privées qu'elles n'ont jusqu'à présent pas eu l'idée de mettre en place.

On n'interdit rien aux AOT, rien.

M. Pascal Cherki. On ne nous l'avait pas dit !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Mais si des lignes privées se mettent en place indépendamment d'elles, c'est à notre sens bienvenu. Telle est la philosophie du texte. Les AOT auraient pu les mettre en place sous service public, elles ne l'ont pas fait. Par exemple, il n'existe aucune ligne publique entre Bordeaux et Lyon. On ne va donc pas interdire à une société privée de se substituer à l'insuffisance des différentes AOT concernées – il y en a plusieurs, ce qui est normal, puisqu'il y a plusieurs départements et plusieurs régions.

Dès lors, cessez de considérer que notre loi vise à faire en sorte que tous les bus, tous les cars soient contrôlés par le public. Non. Le public ouvre les lignes qu'il veut, toutes les lignes qu'il veut, sans limitation aucune. Mais si le privé a un peu plus d'imagination et peut combler des manques du secteur public, il ne faut pas se l'interdire.

M. Philippe Vigier. Il a raison !

M. Benoist Apparu. Très bien !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Telle est la philosophie de la loi. Ne dites pas non plus, dès lors qu'un acteur privé a une idée, que le secteur public doit y faire obstacle parce qu'il ne l'a pas eue avant.

M. André Chassaigne. Prévoyez en plus des chauffeurs polonais ! Ça ira beaucoup mieux !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Pas du tout ! (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*) Il ne vous aura pas échappé, monsieur Chassaigne, que le dispositif ne pouvait être éligible qu'à des entreprises établies en France.

M. André Chassaigne. Bien sûr ! Les travailleurs détachés, vous connaissez ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Ce n'est pas à moi qu'il faut dire cela, monsieur Chassaigne ! (*Vives exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

M. le président. Mes chers collègues, seul le rapporteur a la parole. Monsieur le président Chassaigne, vous aurez la parole si vous la demandez.

M. André Chassaigne. Vous n'avez aucun contact avec les salariés !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Si vous voulez que je vous présente des salariés qui m'ont vu faire du contrôle routier, c'est facile.

M. André Chassaigne. Bien sûr ! Des travailleurs détachés ?

M. le président. Monsieur le rapporteur, c'est à moi que vous devez vous adresser et non à M. Chassaigne.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Je ne suis pas sûr que vous vous soyez récemment assis dans un autocar, monsieur Chassaigne. Moi, je l'ai fait! (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*)

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. J'aurai le même avis défavorable que le rapporteur, pour les mêmes raisons, en distinguant deux points.

M. André Chassaigne. Vous n'avez aucune éthique, monsieur le rapporteur! Vous vendez votre âme pour un plat de lentilles! (*M. le rapporteur thématique se lève et s'avance en direction des députés du groupe GDR.*)

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Vous évoquez à la fois des préoccupations environnementales, et nous y reviendrons dans le cadre de l'amendement n° 2020...

Monsieur le président, je ne veux pas interrompre un « débat singulier » entre le rapporteur et le président Chassaigne! (*Rires sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. Monsieur Savary, veuillez regagner votre place. (*Exclamations sur les bancs du groupe GDR.*) Nous écoutons le ministre.

Plusieurs députés du groupe UMP. Quelle ambiance! (*Sourires.*)

M. Alain Bocquet. C'est inacceptable!

M. André Chassaigne. Suspension de séance!

M. le président. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. S'agissant des préoccupations environnementales que vous évoquez, il est tout à fait normal que l'ARAFER puisse s'en saisir. Nous y reviendrons, car c'est justement l'un des points sur lesquels les amendements déposés peuvent apporter de véritables améliorations au texte.

Quant à donner à l'ARAFER le pouvoir exorbitant de bloquer certaines lignes, cela n'est pas notre souhait et cela ne répond pas à la philosophie du projet.

Il n'y a pas de secret caché derrière ce texte (*Sourires sur les bancs du groupe UMP*) ni volonté de compenser les impérities du système ferroviaire par un système de transport par autocar, pour la simple et bonne raison que l'on peut déjà procéder à des délégations de service public. L'initiative privée, dans ce domaine, est une liberté qui est offerte. Je suis donc étonné de constater, de ce côté de l'hémicycle, de tels réflexes en faveur de l'économie administrée. (*Sourires.*)

M. Laurent Furst. Une délégation de service public n'est pas une ligne. Nous ne sommes pas aussi « américains » que vous! (*Sourires.*)

M. Nicolas Sansu. C'est le Macron « Attali » qui parle!

M. Emmanuel Macron, *ministre*. La possibilité offerte à des sociétés de créer des lignes d'autocar n'a donc rien à voir avec un prétendu dessein caché du Gouvernement.

M. Nicolas Sansu. N'oublions pas qu'il a fait un rapport pour Sarkozy!

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Je souhaite par ailleurs faire la distinction entre des liaisons, une ligne et des arrêts. L'alinéa 7 évoque des liaisons.

M. Alain Bocquet. Dangereuses! (*Sourires.*)

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Pour la ligne Montbéliard-Paris, par exemple, les liaisons sont Montbéliard-Besançon, Besançon-Paris ou Montbéliard-Paris. Dans les différents textes relatifs à ces sujets, la liaison ne s'apparente pas à la ligne. Elle concerne des morceaux de déplacement.

Le mot « liaison », tel que défini à l'alinéa 7, recouvre donc bien la notion de système glissant dont nous parlons depuis tout à l'heure. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. Calmez-vous, chers collègues. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. À deux reprises, monsieur le ministre, vous avez marqué la différence entre ligne et liaison. Ainsi, s'agissant de la limite de 100 kilomètres, vous parlez de liaison. Mais quand par exemple vous achetez des billets à la SNCF pour vous rendre de Paris à Tours *via* Vendôme, la liaison, c'est Paris-Vendôme-Tours.

Confirmez-vous que cette limite kilométrique n'est pas « découplable »? En effet, une fois qu'une société privée aura mis en place une ligne, la tentation, si celle-ci n'atteint pas l'équilibre économique, sera de prévoir des arrêts intermédiaires. Êtes-vous en mesure de l'éviter? Il serait beaucoup plus simple d'amender le texte – le Gouvernement peut d'ailleurs déposer un sous-amendement à tout moment.

Mme Anne Grommerch. Absolument.

M. Philippe Vigier. Sur tous les bancs, cette affaire des 100 kilomètres est source de préoccupations. Pour apaiser les choses, je ne doute pas que le ministre proposera une solution.

(*L'amendement n° 2454 n'est pas adopté.*)

M. André Chassaigne. Monsieur le président, j'ai demandé une suspension de séance.

M. le président. Je n'ai pas été saisi d'une demande formelle. Dans le cadre très contraint du temps programmé, la suspension est de droit, mais sa durée, je le rappelle, est décomptée du temps de parole du groupe qui la sollicite.

M. André Chassaigne. Je demande néanmoins une suspension de séance de deux minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-deux heures quinze, est reprise à vingt-deux heures dix-sept.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1218 deuxième rectification.

M. François-Michel Lambert. L'amendement est défendu.

(*L'amendement n° 1218 deuxième rectification, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 358.

M. Lionel Tardy. Il me paraît important d'apporter une précision qui ne figure peut-être pas dans cet article, dont la rédaction s'est complexifiée en commission. S'il s'agit ici de transport par autocar, il s'agit surtout d'entreprises, dont il est question de limiter ou d'interdire l'activité dès lors qu'il y aurait conflit avec une ligne TER existante. Il ne faudrait pas que les limitations ou l'interdiction interviennent à tout moment, une fois le service ouvert, alors que les emplois auront été créés ou, du moins, que certains investissements auront été réalisés. Cet amendement vise donc à préciser que l'AOT peut interdire ou limiter ces services uniquement au moment de leur ouverture ou de leur modification substantielle, ce qui est conforme à l'esprit de la procédure créée ici.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Avis défavorable, car cette disposition me semble satisfaite par le texte.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Même avis.

(L'amendement n° 358 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1225.

M. François-Michel Lambert. L'amendement est défendu.

(L'amendement n° 1225, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 1747 et 2884.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1747.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement, bien qu'un peu technique, a son intérêt. Une AOT peut interdire ou limiter les services réguliers non urbains lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle institue ou organise et lorsque ces services portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public.

L'amendement propose d'améliorer la protection des services publics de transport en prenant en compte le risque qui peut être lié à une multiplication de services librement organisés. Je m'explique : si, individuellement, un service ne porte pas nécessairement atteinte à l'équilibre économique du service public, la multiplication de ces services peut, en revanche, le modifier considérablement.

L'adoption de cet amendement permettra donc à une AOT de soumettre à l'analyse de l'ARAFER une décision d'interdiction ou de restriction d'un nouveau service public, même si d'autres services librement organisés sur une même liaison sont déjà exploités. Ainsi, il reviendrait à l'ARAFER de s'assurer que le service qui viendrait s'ajouter à ceux déjà en place ne conduirait pas, en définitive, à porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison conventionnée, l'avantage étant donné aux premiers entrants, qui ont pris le risque de développer de nouveaux services.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2884.

M. Joël Giraud. Sans paraphraser l'excellente présentation que vient de faire M. Pancher, je précise que cet amendement vise simplement à ce que l'étude de l'atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public puisse porter sur un ensemble de lignes d'autocars, et ne se limite pas à un examen par ligne. Cela me semble être une bonne protection pour les autorités organisatrices de transports.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Favorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Favorable.

(Les amendements identiques n°s 1747 et 2884 sont adoptés.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1219.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement tend à préciser les conditions de la préservation des lignes de transport collectif régulier déjà en place et permettre de s'assurer que les éléments d'équilibre économique ne sont pas compromis par l'ouverture d'une nouvelle ligne. Il est donc proposé de rédiger comme suit la fin de l'alinéa 8 : « à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptible d'être concurrencé. ». Il s'agit donc de préciser très clairement que, lors de sa création, une ligne est examinée en fonction des lignes déjà existantes.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* C'est bien déjà le cas. Il s'agit là d'un problème de vocabulaire : nous avons plutôt adopté les concepts figurant dans les directives européennes, qui évoquent des « atteintes substantielles ». Je suis donc défavorable à la rédaction proposée par M. Lambert.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Même avis.

(L'amendement n° 1219 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour soutenir l'amendement n° 2453.

M. Alain Bocquet. Il s'agit d'un amendement de repli visant à supprimer, à l'alinéa 8, la référence à la notion d'atteinte « substantielle » à l'équilibre économique du service public, susceptible de modifier dans un sens très défavorable aux autorités organisatrices de transports la jurisprudence de l'autorité de régulation.

Pour réaliser le test d'équilibre économique, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires a défini par la décision n° 2013-004 du 27 février 2013 la procédure et les critères tant quantitatifs que qualitatifs qu'elle décide d'utiliser pour déterminer si l'équilibre d'une convention de service public est compromis.

Pour apprécier l'atteinte à l'équilibre économique du service public, l'Autorité effectue une analyse qui repose sur les dispositions prévues par le contrat de service public et relatives à son équilibre économique, les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels à court terme et moyen

terme, les bénéfices éventuels à court et moyen terme et l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public.

L'application de ces critères comptables très restrictifs a déjà conduit l'ARAF à prendre des décisions défavorables aux autorités publiques requérantes. Ainsi, le 8 octobre dernier, l'ARAF a par exemple estimé que le service de transport de voyageurs envisagé par l'entreprise ferroviaire Thello entre Milan, Gênes, Monaco, Nice et Marseille ne portait pas atteint à l'équilibre économique du contrat de service public liant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à la SNCF, obligeant la région à former un recours devant le Conseil d'État. L'introduction de la notion d'atteinte substantielle est à l'évidence de nature à durcir encore les critères d'appréciation de l'atteinte, sans objectivité. Nous n'y sommes donc pas favorables.

M. Nicolas Sansu. Qu'est-ce que ça veut dire, « substantielle » ?

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je ferai observer que, ce faisant, l'ARAF a permis le développement du train !

« Substantielle » signifie que, si un seul client abandonne le train au profit du car, on ne peut pas en prendre prétexte pour interdire le car.

Mme Anne Grommerch. À partir de combien de personnes cela est-il possible ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il faut quand même qu'on observe une déstabilisation du modèle économique du service public.

Mme Anne Grommerch. Comment la détermine-t-on ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. À défaut de répondre à cette définition, qui procède du reste du droit européen, avec lequel nous sommes en conformité, il est clair qu'aucune ligne ne sera jamais ouverte.

Mme Anne Grommerch. Ce n'est pas clair !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Le seul fait de perdre un client justifierait en effet une demande d'interdiction d'une ligne. Avis défavorable, donc, bien évidemment.

M. Nicolas Sansu. D'un point de vue juridique, ce n'est pas très convaincant.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Comme vient de le rappeler le rapporteur, « substantiel » est un terme bien connu, défini dans les textes juridiques, qui se réfère au droit européen et qui est transcrit en droit français avec les mêmes références. Si on veut ouvrir une ligne, il faut être cohérent et l'être jusqu'au bout, et il faut donc appliquer des éléments de régulation proportionnés. C'est ce que permet précisément la rédaction actuelle. Avis défavorable, donc.

(L'amendement n° 2453 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1220.

M. François-Michel Lambert. Cet amendement propose une rédaction différente de celle que proposait l'amendement précédent. J'ose espérer que celle-ci trouvera un écho.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. La commission est favorable à cet amendement. C'est là un point très important car, jusqu'à présent, le projet de loi proposait qu'on puisse interdire une ligne en cas d'atteinte substantielle au contrat de service public. Si donc une ligne était concurrencée, par exemple, dans la grande région Aquitaine, autour de Poitiers et de Niort, l'ARAF devrait évaluer en quoi cela déstabiliserait l'ensemble du contrat de service public entre la grande région et la SNCF, des Deux-Sèvres aux Pyrénées et de l'océan Atlantique aux marches de l'Auvergne. Il est clair que, si tel était le cas, il n'y aurait jamais d'objection. Dès lors que nous acceptons l'amendement de M. Lambert, qui tend à ce que cet examen se fasse ligne par ligne, ce qui compte est désormais l'impact sur la ligne, et non pas sur le contrat. C'est là un apport considérable de l'Assemblée nationale.

M. Alain Bocquet. Il ne faut pas exagérer !

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est pour la paix des ménages, monsieur le rapporteur ?

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

M. Emmanuel Macron., ministre. On peut en effet prononcer un avis favorable sur cet amendement, en le liant précisément avec la discussion que nous venons d'avoir. On peut en effet débattre de la distance de la liaison, mais si nous avons conservé la définition préalablement retenue dans le texte, qui supposait que l'on prenne en considération l'ensemble du contrat, sans procéder à un examen par ligne, le dispositif aurait été moins puissant qu'il ne l'est. Il est donc cohérent de conserver la distance de 100 kilomètres glissante pour la définition de la liaison, tout en retenant l'approche d'un équilibre par ligne.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ce n'est pas ce qui est écrit, monsieur le ministre !

M. Emmanuel Macron., ministre. Le terme de « liaison » figure bien à l'alinéa 7 de l'article.

Nous pouvons donc accepter votre amendement, qui permet de renforcer le dispositif de régulation et d'adopter, en particulier dans le cadre des grandes régions qui ont vocation à exister demain, une approche ligne par ligne, et non pas contrat par contrat.

(L'amendement n° 1220 est adopté et les amendements n° 1748, 2168, 2879, 1221, 1749, 1222, 1223, 1224 et 1371 tombent.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 913.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Rédactionnel.

(L'amendement n° 913, accepté par le Gouvernement, est adopté et les amendements n° 2455 et 1226 tombent.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1227.

M. François-Michel Lambert. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Favorable.

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* Sagesse.

(*L'amendement n° 1227 est adopté et les amendements n°s 1231, 2886 et 917 tombent.*)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1228.

M. François-Michel Lambert. Défendu.

(*L'amendement n° 1228, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2229, 2888 et 1750, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2229 et 2888 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 2229.

M. Martial Saddier. Cet amendement que j'ai déposé avec mon collègue de Haute-Savoie, Lionel Tardy, a pour objet de préciser qu'au-delà de la désignation des services publics auxquels les nouveaux services de transport public routier peuvent porter substantiellement atteinte, le dossier de saisine doit comporter tous les éléments de motivation nécessaires à l'instruction de la demande par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2888.

M. Joël Giraud. Pour être plus précis sur cet amendement, il s'agit d'éviter des dossiers qui seraient déposés à titre purement conservatoire, sans reposer sur une analyse préalable. Cette exigence permettra d'accélérer les délais de traitement des saisines auprès de l'ARAFER en déclarant irrecevables des dossiers très incomplets.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1750.

M. Bertrand Pancher. Même argument.

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

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique.* Avis favorable aux amendements n° 2888 et 2229, qui sont identiques, et défavorable à l'amendement n° 1750.

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* Avis favorable sur le fond à ces trois amendements, avec une préférence rédactionnelle, sur un point de détail, pour les amendements identiques. J'invite donc au retrait de l'amendement n° 1750.

M. le président. Monsieur Pancher, souhaitez-vous retirer l'amendement n° 1750 ?

M. Bertrand Pancher. Je le retire.

(*L'amendement n° 1750 est retiré.*)

(*Les amendements identiques n°s 2229 et 2888 sont adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 1191.

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique.* Il s'agit, dans le cas de dossiers très complexes, de permettre à l'ARAFER de se donner un mois de plus, en motivant sa décision, pour achever l'instruction.

(*L'amendement n° 1191, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 2245.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'introduire la possibilité pour une AOT de s'opposer temporairement à l'ouverture d'une nouvelle ligne dans l'attente de l'avis de l'ARAFER.

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

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique.* Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* Défavorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. On peut savoir pourquoi, si ce n'est pas indiscret ?

(*L'amendement n° 2245 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 359.

M. Lionel Tardy. Je disais que la rédaction s'était complexifiée, mais il est surtout important que les règles soient compréhensibles et bien claires pour les acteurs économiques. Aussi, en comparant les deux versions de cet article, j'ai constaté, sauf erreur de ma part, que la référence à des règles objectives, transparentes et non discriminatoires avait disparu. Il s'agit encore une fois de concurrence, donc ce ne sont pas des mots en l'air.

D'autre part, je pense qu'il faut bien préciser que ces règles ne peuvent pas être choisies au hasard et doivent être, sinon définies, du moins proposées par l'ARAFER, qui est érigée ici en garante de l'équilibre du secteur de transport de personnes.

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

M. Richard Ferrand. *rapporteur général.* Cela fait plusieurs fois que nous bénéficions des qualités et des conseils rédactionnels de M. Tardy ; nous allons donc une nouvelle fois nous dire favorables à son amendement ! (« Ah ! » sur les bancs du groupe UMP.)

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* Avis favorable pour les mêmes raisons.

(*L'amendement n° 359 est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1230.

M. François-Michel Lambert. L'alinéa 11 prévoit un délai d'une semaine : c'est vraiment extrêmement court ! Nous proposons donc un délai d'un mois pour apporter une réponse sur la base de l'avis de l'ARAFER.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Tout cela n'est que procédure. L'ARAFER s'est prononcée : soit elle est favorable à l'ouverture de la ligne, soit elle est contre. Il n'y a donc pas de raison d'attendre un mois pour que la décision devienne exécutoire. Une semaine, c'est suffisant ! Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Quatre mois sont accordés à l'ARAFER pour prendre sa décision ; une semaine pour ensuite exécuter cette décision, c'est satisfaisant. Il ne s'agit pas de rajouter des délais aux délais : c'est un peu l'esprit général de ce texte sur les différentes procédures. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1230 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 1196.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. C'est un amendement de précision : si l'ARAFER oublie de donner un avis, c'est celui de l'AOT qui l'a saisie qui prévaut. Si l'ARAFER ne se prononce pas, c'est donc l'autorité organisatrice de transport qui fait sa loi.

(L'amendement n° 1196, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'amendement n° 1229 tombe.)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2894.

M. Joël Giraud. Compte tenu du fait que nous attendons un grand succès de l'ouverture du marché du transport routier de voyageurs, le présent amendement a pour but d'aménager une période de transition après l'entrée en vigueur de la loi, de façon à ne pas priver d'effet le dispositif de protection des services publics ferroviaires et routiers. En effet, les autorités organisatrices de transport risquent de manquer du temps nécessaire à l'analyse de l'impact d'un nombre considérable d'offres, tout comme l'ARAFER dans l'instruction des saisines qui lui seraient ensuite adressées.

L'amendement présenté vise donc à permettre à une AOT de s'opposer temporairement, à titre conservatoire, à l'ouverture d'une nouvelle ligne jusqu'au 31 décembre 2016, dans l'attente de l'avis de l'ARAFER.

M. Martial Saddier. On m'a refusé le même amendement tout à l'heure, monsieur le ministre !

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Défavorable.

M. le président. Monsieur Giraud, maintenez-vous votre amendement ?

M. Joël Giraud. Je le retire.

(L'amendement n° 2894 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1232.

M. François-Michel Lambert. La rédaction actuelle ne prévoit aucun recours pour les AOT si, en cours d'exploitation, l'entreprise d'autocars ne respecte pas les limitations et les interdictions décidées. Cet amendement a pour objet d'y remédier.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Sans être en désaccord avec M. Lambert, cela est couvert par le texte qui étend les pouvoirs d'enquête et de sanction de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires – l'ARAF – existants en matière ferroviaire au secteur des autocars. Il s'agit d'un nouveau secteur régulé, tout comme celui des autoroutes. Il existe des possibilités de recours devant l'ARAFER pour la mobiliser et éventuellement mobiliser sa commission des sanctions, dont je vous rappelle qu'elle est indépendante et composée de magistrats. Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Avis défavorable pour les mêmes raisons.

M. le président. Monsieur Lambert, maintenez-vous cet amendement ?

M. François-Michel Lambert. Je le retire.

(L'amendement n° 1232 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1752.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement propose de compléter les prérogatives de l'ARAFER en lui permettant d'être informée lorsqu'une AOT décide d'organiser un nouveau service régulier de transport public routier de personnes sur une liaison faisant l'objet d'un service régulier exploité par une entreprise de transport public routier de personnes au titre des activités libéralisées. L'ARAFER devra alors rendre un avis simple, préalable et public sur la mise en place de ces nouveaux services, dans un souci de transparence et d'équité. En effet, une AOT ne peut juridiquement pas intervenir lorsqu'il n'y a pas de carence de l'initiative privée.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. C'est malin ! Nous n'avons pas prévu de soumettre à régulation les services conventionnés ; mais c'est malin, parce qu'il arrive parfois aujourd'hui que des trains express régionaux soient concurrencés par des cars interurbains de départements, c'est-à-dire relevant d'une autre autorité organisatrice. C'est une très forte incitation, mes chers collègues, à faire en sorte que la loi relative à la nouvelle organisation territoriale de la République ne prévoit qu'une seule autorité et que tant les trains express régionaux, les cars express régionaux que les cars interurbains, qui relèvent aujourd'hui du département, soient sous l'autorité de la même collectivité.

M. Jean-Frédéric Poisson. Et les vélos express régionaux ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Mais je ne suis pas favorable à ce que l'on introduise une régulation par l'ARAF de services publics, parce que je pense que le service public doit être souverain.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. L'argument qui vient d'être donné par le rapporteur est le bon : l'PAOT est souveraine si elle décide de lancer un service public et de mettre en place un tel dispositif. Il n'est pas dans l'esprit ni dans la finalité de l'ARAFER de recevoir de telles informations, d'autant plus que cela accroît les charges déclaratives, ce qui n'est pas non plus l'objectif de ce texte.

Tout en comprenant ce que vous avez cherché à saisir au travers de cet amendement, je vous invite à retirer celui-ci.

M. le président. Monsieur Pancher, retirez-vous votre amendement ?

M. Bertrand Pancher. Je vais le retirer. Vous m'avez répondu, monsieur le ministre et monsieur le rapporteur ; cela étant, j'appelle à nouveau votre attention sur ces services publics complètement concurrentiels. Quand en plus, on ajoute une quasi-gratuité pour leur utilisation, c'est le contribuable qui paye : ce n'est vraiment pas sain pour l'organisation de nos services de transport !

À défaut d'un regroupement des autorités organisatrices de transport – on y arrivera peut-être avec la réforme des collectivités et la création de grandes régions –, je souhaitais faire un appel du pied. Je retire donc mon amendement parce que je me rends compte que c'est compliqué, mais je vous remercie d'en partager le sens.

(L'amendement n° 1752 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 918 rectifié.

M. Richard Ferrand, rapporteur général. Rédactionnel.

(L'amendement n° 918 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1233.

M. François-Michel Lambert. La rédaction actuelle du texte ne permet aucun contrôle de l'ARAFER et des autorités organisatrices de transport lorsque les services d'autocar sont assurés entre l'Île-de-France et les autres régions, alors même que la distance de la liaison serait inférieure à 100 kilomètres. Ce régime dérogatoire pour l'Île-de-France ne semble pas justifié et cet amendement a donc pour but d'y remédier.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Permettez à un député francilien de se renseigner un peu sur les conséquences de l'adoption de cet amendement. Même si je ne suis pas sûr d'en saisir toutes les subtilités, il n'est évidemment pas sans objet – je ne peux pas l'imaginer de la part de notre collègue ! – et j'aimerais que le rapporteur et le ministre nous expliquent quelles conséquences cela aura pour les collectivités locales franciliennes, pour les services de transport et pour tout ce qui tourne autour de cet objet.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Tout le monde sera logé à la même enseigne !

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il est prévu par le texte qu'un décret fixera le seuil interne à l'Île-de-France, de façon à pouvoir éventuellement le moduler en fonction de son caractère spécifique et de sa compacité, ou favoriser le cas échéant des liaisons vers les aéroports depuis des régions périphériques situées à moins de cent kilomètres. C'est la raison pour laquelle on prévoit ce genre de dispositions.

En revanche, entre l'Île-de-France et les autres régions, on applique le régime de droit commun, soit 100 kilomètres. Voilà l'explication, et je ne vois d'ailleurs pas pourquoi il en irait autrement.

M. Lionel Tardy. Cela ne nous a pas du tout éclairés !

(L'amendement n° 1233 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 919.

M. Richard Ferrand, rapporteur général. Rédactionnel.

(L'amendement n° 919, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1234 et 1235, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour les soutenir.

M. François-Michel Lambert. Conformément à la démarche d'*open data* dont nous avons déjà débattu, ces deux amendements visent à rendre accessibles à toutes et à tous, notamment aux usagers, l'ensemble des informations relatives aux services en cause.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Ces amendements me semblent relever du chantier de l'*open data* que nous venons de lancer. J'y suis donc défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Le champ couvert par l'amendement adopté lors de la séance précédente me semble dépasser celui de ces amendements. Il me paraît en conséquence que votre amendement est satisfait.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. À la réflexion, il me semble en effet que l'amendement que nous avons adopté avant le dîner satisfait ces deux amendements.

(Les amendements n° 1234 et 1235 sont retirés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1236 et 1237, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir ces amendements.

M. François-Michel Lambert. L'amendement n° 1236 vise à préciser que la tarification des services d'autocars est surveillée par l'ARAFER afin de préserver une tarification sociale et de favoriser ainsi les transports des personnes à mobilité réduite.

L'amendement n° 1237 poursuit le même objectif.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je suis défavorable à ces deux amendements, qui ont été repoussés par la commission.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Nous partageons pleinement l'objectif poursuivi par ces amendements, mais la mission de l'ARAFER n'est pas de contrôler les prix. C'est pour cette raison que je renouvelle l'avis défavorable émis en commission.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Avant de retirer ces amendements, je voudrais savoir qui sera chargé de s'assurer de ces tarifs sociaux.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Les tarifs sociaux seront conventionnés dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, qu'il s'agisse des TER, des TET voire d'autres types de train. Ces tarifs sont compensés par l'État, via une subvention aux AOT.

Il ne faut pas confondre l'ARAFER et l'État. Les missions de l'ARAFER sont strictement circonscrites par la loi et ne peuvent être modifiées que par elle. C'est au Gouvernement qu'il revient de définir les tarifs sociaux, de décider qui doit en bénéficier et de les compenser sur le plan budgétaire.

(Les amendements n° 1236 et 1237 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1238.

M. François-Michel Lambert. Il s'agit de garantir que l'information sur l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite sera assurée par les nouveaux opérateurs.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Votre amendement est satisfait par le dispositif d'*open data* que nous avons déjà adopté. Je pense que nous devons éviter de multiplier ce type de dispositions.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Nous adhérons pleinement à la finalité de votre amendement. Cependant, outre le fait qu'un dispositif d'*open data* a déjà été adopté, comme le rapporteur vient de le rappeler, l'information des usagers sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées est prévue à l'article 11 du règlement européen 180/2011 du 16 février 2011, qui est d'application directe.

Je voudrais enfin rappeler que la loi Hamon relative à la consommation, votée en début d'année, a parachevé l'insertion de ces règles dans le dispositif national en permettant aux agents de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes de contrôler ces dispositions et en renforçant les sanctions administratives.

Je pense que cet ensemble de normes satisfait l'objectif de votre amendement.

(L'amendement n° 1238 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 920.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il s'agit d'un amendement de coordination.

(L'amendement n° 920, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour soutenir l'amendement n° 2456.

M. Alain Bocquet. Le présent article confie à l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières le soin de veiller, non seulement au bon fonctionnement des services institués, mais encore au développement des services librement organisés. Le développement de ces services ne constitue cependant pas une fin en soi. L'autorité ne saurait, par exemple, favoriser la multiplication de services librement organisés sur une même liaison. L'existence de cinq lignes d'autocars et d'une ligne de train en concurrence sur une même liaison n'est pas conforme à l'idée que nous nous faisons de l'intérêt général et d'un développement équilibré et écologiquement responsable de l'offre de transport.

Le présent amendement propose en conséquence d'assigner à l'autorité de régulation une mission plus conforme à l'intérêt général : celle de veiller prioritairement à la cohérence de l'offre de transports et à la satisfaction des besoins.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je suis favorable à cette proposition, que je trouve très pertinente : on n'a pas à promouvoir un mode de transport plutôt qu'un autre, qu'il soit librement organisé ou qu'il soit conventionné. Je trouve qu'il y a là un apport réel.

M. Alain Bocquet. Tout arrive !

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Sagesse.

(L'amendement n° 2456 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 921 est rédactionnel, monsieur le rapporteur général ?

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Oui.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Roumegas.

M. Jean-Louis Roumegas. « Doux » et « non polluants » n'étant pas exactement synonymes, je ne peux pas considérer cette modification comme purement rédactionnelle.

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. On ne voit pas bien quelle signification a le mot « doux » sur le plan juridique. Le qualificatif « non polluants » est plus précis.

Mme Véronique Louwagie. Ce n'est donc pas une modification rédactionnelle !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Si : nous restons dans la même idée.

(L'amendement n° 921, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin, pour soutenir l'amendement n° 1753.

M. Jean-Christophe Fromantin. Cet amendement a pour objectif d'intégrer une logique métropolitaine dans les logiques qui président aux décisions de l'ARAFER. Nous avons souvent débattu de la structuration métropolitaine du territoire, considérée comme un élément essentiel de l'aménagement du territoire et il serait bon que le principe d'équité dans l'accès aux métropoles soit un principe directeur des missions de l'ARAFER, dans une logique d'aménagement de notre territoire.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. La mission de l'ARAFER est strictement définie : il s'agit de veiller à ce que l'ouverture d'une nouvelle ligne ne porte pas une atteinte substantielle à la ligne de service public existante. Je pense qu'il ne faut pas aller plus loin en dotant l'ARAFER de missions qui relèvent de l'État. Ce n'est pas à l'ARAFER de mener une politique d'aménagement du territoire. Je ne crois pas qu'il faille faire des régulateurs autant d'États dans l'État, et c'est pourquoi mon avis est défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. L'ambition de cet amendement me semble en effet excessive. L'amendement défendu par M. Bocquet et qui vient d'être voté va dans votre sens tout en étant plus circonscrit. Il satisfait donc partiellement votre amendement, auquel je suis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. Je veux bien retirer mon amendement. Je voudrais cependant préciser que l'objectif n'est pas de reconnaître à l'ARAFER une mission d'aménagement du territoire, mais de faire en sorte qu'elle tienne compte, dans l'accomplissement de ses missions, de la logique métropolitaine qui a présidé à nos débats. L'ARAFER ne peut pas s'extraire d'une logique d'aménagement du territoire que nous avons nous-même érigée en doctrine. Il ne s'agit donc pas de lui demander de se substituer à notre rôle de proposition en matière de logiques de territoires, mais de mettre en œuvre celles-ci au travers des décisions et des arbitrages qu'elle a à rendre.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Cette affaire sera réglée par les dispositions relatives à l'accès aux gares routières et à l'intermodalité, qui viendront ultérieurement en discussion. Évidemment elles concernent les nœuds urbains beaucoup plus que le monde rural, mais je pense qu'il n'est pas bon de rouvrir ici la « guéguerre » habituelle

entre la métropole, la ruralité, voire la ruralité profonde, et le périurbain. Vous verrez que toutes ces thématiques seront traitées quand nous débattrons des questions d'intermodalité.

(L'amendement n° 1753 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 922 est vraiment rédactionnel, monsieur le rapporteur général.

M. Richard Ferrand, *rapporteur général*. À n'en pas douter, monsieur le président !

(L'amendement n° 922, accepté le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 2020.

M. François-Michel Lambert. Le contrôle de l'ARAFER ne doit pas se limiter aux éléments économiques : il devra également prendre en compte les éléments environnementaux et sociaux. Je rappelle que le développement durable repose sur trois piliers : un pilier économique, un pilier social et un pilier environnemental, et que la mobilité implique ces trois dimensions.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Avis favorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Avis favorable.

(L'amendement n° 2020 est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour soutenir l'amendement n° 2635 rectifié.

Mme Catherine Coutelle. L'étude d'impact qui accompagne votre projet de loi, monsieur le ministre, précise que les deux tiers des usagers des transports urbains sont des femmes. Elle s'appuie sur des études que je connais bien pour avoir participé à leur élaboration lorsque je siégeais au Groupement des autorités responsables de transport. S'agissant en revanche des transports routiers, il n'existe pas de données sexuées. C'est pourquoi nous proposons que le rapport annuel de l'ARAFER contienne des données de ce type.

Un député du groupe UMP. À quoi ça sert ?

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Favorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Favorable.

(L'amendement n° 2635 rectifié est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1764 rectifié et 2893.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1764 rectifié.

M. Bertrand Pancher. Cet alinéa permet à l'ARAFER de recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études dans le secteur des services réguliers non urbains de transport routier de personnes. Si ces entreprises ne respec-

tent pas leur obligation de fournir à l'ARAFER les informations que celle-ci jugera utiles, elles pourront être sanctionnées.

Afin de rendre le travail de l'ARAFER plus efficace, nous proposons que l'autorité puisse aussi recueillir des informations auprès des entreprises ferroviaires. Grâce à ces données, l'ARAFER pourra plus facilement déterminer le risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique d'un service public ferroviaire.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2893.

M. Joël Giraud. Je voudrais insister plus particulièrement sur la nécessité d'obtenir ces éléments des opérateurs ferroviaires, qui font parfois de la rétention d'information, notamment en ce qui concerne les données commerciales. Il est souvent difficile, par exemple, pour les AOT d'obtenir de telles informations sur les trains d'équilibre du territoire de nuit.

Sans cette disposition, l'ARAFER risque de se heurter à la même omerta alors que ce sont des informations nécessaires pour définir les conditions de l'équilibre économique de tels services et les atteintes qu'un service routier serait susceptible de leur porter.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Avis favorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Avis favorable également.
(*Les amendements identiques n° 1764 rectifié et 2893 sont adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 923.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.
(*L'amendement n° 923, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 2274.

M. Martial Saddier. Dans mon esprit, il s'inscrit dans la suite logique des amendements présentés par M. Giraud. Il s'agit de renforcer les sanctions administratives en cas d'impossibilité pour l'ARAFER d'obtenir des informations.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Amendement couvert par l'article 1^{er} et donc sans objet. Avis défavorable ou retrait, si c'est possible.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Les alinéas 24 et 25 devraient vous donner satisfaction. Je vous invite à le retirer.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je retire l'amendement.
(*L'amendement n° 2274 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 1198.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est de précision.
(*L'amendement n° 1198, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 924.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.
(*L'amendement n° 924, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 937.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.
(*L'amendement n° 937, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2872.

M. Joël Giraud. Il s'agit toujours de l'information donnée par SNCF Mobilité : cet amendement vise à faire en sorte que les voyageurs disposent d'une information exhaustive et intégrée pour planifier leurs voyages. Ce système d'information devra être interopérable au niveau européen, pour permettre aux voyageurs d'accéder à toutes les données nécessaires. Nous sommes toujours sur le même sujet.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je pense que cet amendement devrait être retiré, parce qu'il est couvert par l'*open data*. Sinon, avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Je retire mon amendement.
(*L'amendement n° 2872 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 2226.

M. Martial Saddier. Il est défendu.
(*L'amendement n° 2226, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je souhaite expliquer mon vote sur l'article 2. Compte tenu des incertitudes qui demeurent sur l'affaire des 100 kilomètres glissants, qui n'a pas été réglée en séance par le ministre ni par le rapporteur général, malgré l'invitation à apporter des précisions de notre collègue Vigier – et malgré que nous soyons favorables au principe de la dérégulation –, le groupe UMP s'abstiendra sur l'article 2.
(*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Roumegas.

M. Jean-Louis Roumegas. Nous avons annoncé l'état d'esprit dans lequel nous examinons cet article 2, en refusant de défendre d'emblée un amendement de suppression et en prenant au mot M. le ministre qui disait : « Nous voulons faire de la régulation, ne nous accusez pas à tort et à travers. » Je travestis peut-être ses propos, mais en substance, c'était cela.

Eh bien, je suis désolé monsieur le ministre, je suis désolé messieurs les rapporteurs, mais tout au long de ce débat, qu'avons-nous vu ? Tous les amendements qui visaient à faire de la régulation ont été récusés par le Gouvernement.

M. Lionel Tardy. Ce n'est pas bien !

M. Jean-Louis Roumegas. Nous avons même assisté à une profession de foi ultralibérale de la part de M. Savary, qui nous a expliqué que le marché allait très bien faire les choses, qu'il s'agissait d'ouvrir des lignes là où le secteur public n'avait pas été capable de le faire, refusant l'idée même d'un avis des AOT. Il n'y aura aucune régulation au-delà des 100 kilomètres.

On a bien vu que, dans les régions redessinées, cela va représenter des quantités de lignes, en concurrence avec les politiques menées par nos régions. Non seulement il n'y a pas de régulation, mais on va donner les moyens au marché, au privé, de mettre en danger des politiques publiques menées dans les régions.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. N'importe quoi !

M. Jean-Louis Roumegas. Bien sûr que si, vous le verrez. d'ailleurs, nous avons entendu M. le ministre parler d'intermodalité : quand on met en parallèle une ligne de bus privée et une ligne publique, qu'il s'agisse de trains ou de bus, c'est plutôt de la concurrence.

Aucun amendement de régulation n'a été retenu. Vous comprendrez donc qu'au terme de ce débat, vous ne nous avez absolument pas rassurés et qu'en aucun cas nous ne pouvons approuver ce que vous proposez, parce que vous n'avez pas jugulé les risques que vous promettiez de juguler au départ.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est nul !

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Je veux d'abord redire à M. le député Poisson que des clarifications ont été apportées sur les 100 kilomètres. Le terme de « liaison » n'est pas celui de « ligne », il y a des différences.

Mme Anne Grommerch. Précisez !

M. Emmanuel Macron., ministre. Il y a des lignes ; au sein des lignes, il y a des arrêts ; entre chaque arrêt, cela s'appelle une liaison. C'est bien la liaison qui est couverte par l'alinéa en cause. C'est ligne par ligne qu'on regarde la réalité de l'équilibre surveillé par l'Autorité. (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. Il n'y a donc pas de limite de 100 kilomètres !

M. Emmanuel Macron., ministre. Ensuite, je voudrais revenir à ce qu'a dit M. Roumegas. Je vous invite au débat au sein de votre groupe, parce que nous avons accepté cinq ou six amendements de votre collègue M. le député Lambert, qui précisément montrent que l'autorité de régulation préservera les équilibres territoriaux. Grâce à l'apport qui a été fait,

M. Savary a insisté sur ce point, elle regardera l'équilibre de la ligne, et non simplement du contrat au sein de la région. Elle permettra de réguler les aspects environnementaux, les problèmes de sécurité routière.

Monsieur Roumegas, pardon de vous le dire, mais encore une fois, vous donnez dans la caricature, ce qui n'est pas à la hauteur des débats que nous venons d'avoir et des apports de votre collègue.

M. le président. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. M. Roumegas vient d'intervenir, juste après l'adoption d'un amendement prévoyant qu'une ligne privée, un opérateur privé, ne pouvaient pas introduire un recours devant l'ARAFER s'ils étaient concurrencés par une AOT publique.

Nous n'avons pas arrêté de faire de la régulation. La position de M. Roumegas est auto-immune. Nous avons terriblement enrichi le texte et je remercie les écologistes de l'avoir fait sur la prise en compte des données environnementales en matière d'aménagement du territoire. Nous avons même accepté que toutes les nouvelles lignes soient équipées en Euro 6 : c'est un apport des écologistes et je les en remercie.

Vous êtes dans la posture la plus totale. J'en prends acte. La politique est ainsi faite qu'elle n'est pas rationnelle et qu'elle se nourrit de positionnements contradictoires. C'est bien ce à quoi nous assistons ce soir. Ce n'est pas très grave, c'est en tout cas respectable, mais il faut quand même le souligner.

Je remercie les écologistes de bonne volonté, qui ont contribué à enrichir ce texte.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Très bien !

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Vous ne serez pas étonnés si je vous dis que nous ne voterons pas cet article 2 (« Oh ! » sur les bancs du groupe UMP) dans la mesure où nous n'avons absolument pas été convaincus.

Je ne vais pas revenir sur les divers arguments qu'Alain Bocquet, Nicolas Sansu ou moi-même avons développés. Je m'arrêterai uniquement sur une notion qui, à mon avis, et je pèse mes mots, est une forme de tromperie.

Nous avons eu tout un débat sur la définition du mot « substantiel ». En effet, le projet tend à conditionner la protection d'un service public de transport à l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique.

Monsieur le ministre, vous avez dit que c'était une notion européenne. M. Savary, lui, a dit que cela dépendait du nombre de passagers qui optent pour un moyen de transport plutôt qu'un autre.

J'ai fait procéder rapidement à une petite vérification, mais il apparaît que le mot « substantiel » ne définit rien de précis.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Bien sûr que si !

M. André Chassaigne. Actuellement, dans la jurisprudence de l'ARAF, le mot « substantiel » n'est jamais utilisé, ce qui veut dire qu'il y aura tout une jurisprudence à élaborer pour savoir ce qu'on entend par « substantiel ».

De la même façon, dans les contrats existants, que ce soient les contrats de délégation de service public ou les transports ferroviaires internationaux de passagers, on ne parle jamais d'atteinte substantielle: ils portent sur « l'équilibre économique ». L'analyse qui a été faite par d'autres avant que nous ayons cet échange consiste à dire qu'ajouter le mot « substantiel » ne vise qu'à rendre plus difficile de justifier qu'est mis en péril un service public de transport.

C'est cet exemple que j'ai voulu prendre. Quand on est sûr de son argumentation, il faut pouvoir donner une définition claire. Je ne doute pas que vous allez nous en donner une. Cela ne modifiera pas mon vote, mais permettra au moins que demain vous soyez plus précis, au lieu de mettre en avant un mot qui, en fait, ne recouvre rien du tout.

M. Alain Bocquet. Bravo !

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Article 3

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 925.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 925, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 1044.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 1044, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 926.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 926, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 3, amendé, est adopté.)

Après l'article 3

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 2813.

M. Emmanuel Macron., ministre. Cet amendement vise à donner l'habilitation au Gouvernement de procéder par voie d'ordonnance pour créer la société de projet du canal Seine-Nord-Europe. C'est un projet essentiel pour le développement du transport fluvial de marchandises à l'échelle européenne et une chance pour le développement économique des territoires du nord de la France.

Je ne reviendrai pas sur les détails de ce projet bien connu, qui a fait l'objet de plusieurs rapports parlementaires, comme celui de M. le député Pauvros.

Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, cet équipement connectera le bassin de la Seine aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial européen à grand gabarit, permettant le transport de chargements de fret fluvial qui atteindront les 4 400 tonnes.

Son importance stratégique est reconnue d'ailleurs unanimement, au-delà des débats que nous pouvons avoir ici. Après l'échec, fin 2012, de la procédure de dévolution d'un partenariat public-privé menée par Voies navigables de France, les missions de reconfiguration conduite en 2013 par M. Pauvros et en 2014 par les corps d'inspection des ministères de l'écologie et des finances ont toutes deux recommandé la création d'une société de projet dédié.

Le Premier ministre a rappelé, le 26 septembre 2014 à Arras, l'importance que revêt ce projet pour le Gouvernement et pour le pays. La proposition de créer une structure dédiée a reçu un accord favorable des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Île-de-France, ainsi que des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme réunis le 11 décembre 2014 à Amiens, sous la présidence de mon collègue Alain Vidalies.

Voilà ce que je voulais rappeler pour présenter cet amendement qui est extrêmement important en termes d'activité. Oui, c'est un article qui permettra de créer des emplois, de créer de l'activité dans notre pays.

M. Jean-Frédéric Poisson. Enfin !

M. Emmanuel Macron., ministre. Comme le précédent, monsieur le député !

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Avis très favorable, naturellement.

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili.

Mme Barbara Pompili. Nous voici arrivés à une nouvelle étape dans ce projet de canal Seine-Nord.

Sur la forme, je trouve un peu dommage que cela survienne au détour d'un amendement gouvernemental, en séance, pendant l'examen d'un texte qui est déjà prolifique.

S'il faut une loi pour créer cette société de projet, c'est justement parce qu'il faut un débat parlementaire sur le sujet. Je trouve dommage que ce débat, sur la forme, soit quelque peu escamoté. Si ce projet n'intéressait que le nord de la France, je pourrais comprendre; or, c'est un projet structurant, comme vous l'avez dit, qui va avoir des conséquences pour l'ensemble de notre territoire. Je trouve dommage que nous ne puissions pas en débattre.

Sur le fond, monsieur le ministre, vous évoquez un canal grand gabarit permettant de faire venir les marchandises du port de Rotterdam jusqu'au Bassin parisien.

Je rappelle tout d'abord que, tel qu'il est prévu aujourd'hui, le canal est une sorte de chaînon isolé puisqu'il sera certes de grand gabarit mais sans connexion, les voies navigables situées au nord et au sud n'ayant ni le tirant d'eau ni le tirant d'air pour permettre le passage de convois de 4 400 tonnes, lequel correspond au gabarit européen. Tout au plus les convois pourraient-ils être aujourd'hui de 3 000 tonnes.

De même, en termes d'aménagement du territoire, pourquoi construire un canal à grand gabarit pour relier le Bassin parisien à Rotterdam alors que ce bassin est à la portée du Havre et de Rouen, ports qui mériteraient d'être plus développés ?

Les grandes agglomérations du nord de la France, quant à elles, sont davantage concernées par les ports de Dunkerque et de Calais ou les ports belges.

Le budget est de l'ordre de 4,8 milliards d'euros. Or, puisque vous avez parlé du rapport du mois de janvier 2013 de l'Inspection générale des Finances, l'IGF, et du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le CGEDD, nous savons qu'il s'agit là de l'estimation la plus basse, le budget se situant plutôt aux alentours de sept milliards.

Comment les fonds seraient-ils répartis ? À ce jour, l'État prendrait en charge 1,7 milliard, dont 700 millions d'emprunts, et les collectivités un milliard, sachant que cela grèverait fort leur budget, dans un contexte de baisse générale des dotations. Et je ne compte pas ce que coûteront les aménagements des plates-formes et des accès routiers, la mise au grand gabarit de l'Oise aval et de la Seine nord, etc. Évidemment, il faudra aussi envisager d'autres dépassements.

M. Pascal Terrasse. Comme pour le canal du Midi.

Mme Barbara Pompili. Le retour sur investissement, dont je ne sais pas ce qu'il en sera exactement, est d'ailleurs prévu sur plusieurs centaines d'années, ce qui soulève tout de même quelques problèmes.

La question du report modal est essentielle pour des raisons territoriales. Aujourd'hui, on assure que ce canal vise essentiellement à désengorger l'autoroute A1, qui est en effet saturée.

Voies navigables de France estime que le report modal équivaut à 700 000 camions transportant 5,9 millions de tonnes – je vous passe les détails – soit, environ, et cela m'intéresse, à l'évitement de l'émission de 280 000 tonnes de CO₂.

Le 1^{er} octobre 2014, notre Premier ministre disait que ce canal visait à répondre au problème de la saturation de l'autoroute A1. Je m'interroge vraiment à ce propos.

Le rapport de l'IGF du mois de janvier 2013 assure que les prévisions de report modal étaient très surévaluées et qu'il convenait de les revoir largement à la baisse.

Ensuite, on ne transporte pas la même chose sur des camions et sur des barges – en l'occurrence, il s'agit essentiellement de granulats, de céréales, de containers,...

M. Alain Gest. Que met-on dans les containers ?

Mme Barbara Pompili. ...et cela ne correspond pas – de loin ! – au trafic de l'A1.

Au regard du type de marchandises et des tonnages observés sur les camions, il serait plus réaliste de prendre en considération de 100 000 à 200 000 camions, pour un tonnage bien moindre. Cela représenterait à peu près de 2 % à 3 % du trafic de l'A1 – autant vous dire que 2 % à 3 % de report modal, c'est invisible ! Or, 4,8 milliards pour un report invisible, c'est cher payé !

En réalité, soyons clairs, le report modal du canal concurrence le fret ferroviaire, ce qu'affirme encore une fois clairement ce rapport de l'IGF et du CGEDD du mois de janvier 2013.

Je cite : « La cohérence du projet avec l'action publique en faveur du fret ferroviaire est donc discutable. »

Je cite à nouveau : « Il conviendrait de mieux apprécier les enjeux en termes de prélèvements d'eau et de risques de pollution des nappes phréatiques entraînés par le canal. »

En outre, je rappelle que le bilan énergétique du fret ferroviaire, directement concurrencé par le canal, est très performant, que son réseau est plus étendu et qu'il dispose d'une plus grande capacité à rivaliser avec le transport par camions – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui faute d'investissements, mais nous pourrions y revenir.

Enfin, le rapport de l'IGF souligne l'effet d'éviction sur les autres investissements – et c'est en cela que l'ensemble de notre Parlement est concerné : en premier lieu, sur le budget de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France mais, aussi, je vous l'ai dit, sur celui des collectivités territoriales.

Ce projet contredit les conclusions de la commission Mobilité 21 menée par M. Duron où une liste des infrastructures prioritaires avait été établie en fonction de critères d'intérêt général de soutenabilité.

Le canal Seine-Nord n'avait pas été retenu comme prioritaire ; au contraire, il avait été considéré comme un projet de second rang. Et l'on veut y injecter presque 6 milliards ! Évidemment, je ne parle pas du mécanisme d'interconnexion européen supposé financer 40 % du coût du canal, ce qui interdirait de fait le financement de tout autre projet !

Autre sujet important concernant ce canal : le développement économique et les créations d'emplois.

Le 1^{er} octobre 2014, notre Premier ministre nous a parlé de 12 000 emplois directs et indirects créés ainsi que du développement des communes traversées.

S'agissant des créations d'emplois, je suis d'accord : le chantier en créera, en effet, mais lesquels ? Aujourd'hui, l'appel d'offres d'un tel projet répond à des caractéristiques techniques auxquelles seules des multinationales peuvent répondre. Il est très difficile d'y inscrire de favoriser l'emploi local.

Citons, parmi quelques projets censés créer des emplois locaux, l'EPR de Flamanville et, plus près de chez moi, l'hôpital d'Amiens. Parfois, des solutions ont pu être trouvées comme ce fut le cas avec le tunnel sous la Manche mais, après son achèvement, aucun emploi n'a été créé et le taux de chômage s'est envolé.

S'agissant de l'impact sur l'économie régionale, le rapport de M. Pauvros, ici présent, évoque 3 000 à 6 000 emplois directs par an pour le chantier, puis 7 000 emplois indirects sur six ans. Cela représente une dépense publique de 630 000 à 1,2 million d'euros par emploi direct créé. À titre de comparaison, un million investi dans des travaux de rénovation de l'habitat représente 13 emplois directs, avec une très forte proportion d'emplois locaux pour les entreprises.

Avec le budget du canal Seine-Nord, il serait possible de créer en Nord-Pas-de-Calais-Picardie, région dont 30 % des habitants connaissent la précarité énergétique, plus de 60 000

emplois pour la rénovation de l'habitat auxquels s'ajouteraient 30 000 emplois indirects et tous les investissements privés résultant d'un effet de levier.

Franchement, en matière de gestion d'argent public, des questions légitimes se posent !

J'ajoute que sur les quatre zones d'activités initialement prévues, seule une plate-forme semble être retenue à Nesles, après révision du projet.

S'agissant du développement économique, il a été question de bases nautiques – j'attends de voir... – et de tourisme fluvial – mais comment procéder avec d'énormes barges qui vont à 20 km/h ?

Ce canal promeut les types de développements suivants : l'import-export de céréales – donc l'agriculture intensive et productiviste – et les prélèvements de granulats.

Or – je parle sous le regard de François-Michel Lambert – l'économie circulaire demande aujourd'hui une réflexion sur la réutilisation des matériaux.

À ce jour, 300 000 tonnes inertes issues du secteur du bâtiment sont jetées comme des déchets alors que, dans notre pays, on continue à extraire 400 millions de tonnes par an dans des carrières ! Franchement, la question mérite aussi d'être posée !

Autre vraie question : faut-il absolument favoriser l'hinterland du port de Rotterdam ? En France, des ports comme Le Havre, Rouen ou Dunkerque ont besoin d'être soutenus, précisément afin de développer une industrie de transformation qui, ensuite, leur permettrait de devenir de véritables ports. Eux n'ont pas besoin du canal Seine-Nord mais d'autres types d'infrastructures !

Dernier point critique, avant de formuler quelques propositions.

On nous assure que ce canal est écologique puisqu'il s'agit d'une voie d'eau. Or, tout ce qui est voie d'eau n'est pas forcément écologique ! Eh bien non ! Pas davantage que défendre résolument le chemin de fer ne signifie soutenir la multiplication des TGV...

Nous défendons les voies d'eau sauf qu'en l'occurrence, nous allons créer *ex nihilo* un canal dont le remplissage requerra 20 millions de m³ d'eau, sans compter que l'évaporation impliquera d'en reverser. Cette eau, nous irons la chercher dans l'Aisne et dans l'Oise.

M. Jean-Frédéric Poisson. Et les Shadoks pompaient ! (*Sourires*)

Mme Barbara Pompili. Aujourd'hui, nous rencontrons des problèmes de stress hydriques dont les agriculteurs pourraient d'ailleurs vous entretenir. Je ne suis donc pas sûre que cette question ait été complètement étudiée, comme en atteste d'ailleurs le rapport de l'IGF.

En outre, l'emprise est énorme sur les terres agricoles, sur lesquelles ce projet repose à hauteur de 90 %, ce qui représente à peu près quatre fois la perte annuelle de terres agricoles en Picardie.

Comme je ne veux pas laisser croire que les écolos sont contre tout (« *Ah !* » sur les bancs du groupe UMP) – je savais que cela vous ferait réagir ! – je veux vous expliquer pourquoi nous considérons que ce canal constitue un obstacle au développement économique de notre région.

M. Daniel Fasquelle. Pas du tout ! C'est le contraire !

Mme Barbara Pompili. Avec l'argent prévu pour sa réalisation, nous pourrions faire un grand plan d'investissement dans le nord de la France, au sens le plus large du terme, ce qui pourrait permettre de disposer d'alternatives et de bénéficier d'un développement économique beaucoup plus équilibré dans notre territoire.

Quelles propositions pourraient-elles être faites ?

C'est très important : il faudrait tout d'abord renforcer l'alternative à la route en confortant les interconnexions entre les ports, le ferroviaire et le fluvial. Nous devons aujourd'hui développer nos infrastructures portuaires en investissant massivement, de toute évidence, au Havre, à Rouen et à Dunkerque.

Il conviendrait aussi de développer le fret ferroviaire alors qu'il est négligé depuis très longtemps. Il serait temps de réaliser enfin l'autoroute ferroviaire Lille-Bayonne, projet « Dahu » qui ne vient jamais et qui pourrait être associé avec la création d'une rocade fret passant au Havre, à Amiens, Châlon-en-Champagne et Reims afin de développer ces régions.

M. Benoist Apparu. Bien ! Merci ! (*Sourires*)

Mme Barbara Pompili. Absolument !

Il conviendrait aussi d'électrifier, notamment, la ligne Amiens-Châlon. Nous disposerions ainsi de plates-formes multimodales qui pourraient être installées assez régulièrement sur ces territoires qui, comme par hasard, connaissent de grandes difficultés économiques et qui bénéficieraient ainsi des perspectives de développement.

Il faudrait évidemment rénover le canal du Nord, aujourd'hui sous-exploité et sur lequel des barges un peu plus importantes pourraient passer.

D'une manière générale, il convient de rénover le réseau fluvial existant, qui a été complètement délaissé depuis des années.

Ensuite, il serait possible d'améliorer la desserte fluviale et ferroviaire de la vallée de la Seine, notamment, le port de Gennevilliers.

Enfin, on pourrait instaurer une taxe poids lourds sur le réseau routier nord qui nous permettrait (*Murmures*)...

M. le président. Un peu d'attention, s'il vous plaît ! Nous écoutons l'orateur !

Mme Barbara Pompili. ...de favoriser le report modal vers le ferroviaire.

Au lieu d'investir dans un seul équipement, nous devons agir en fonction des besoins quotidiens des populations.

Si nous réalisions tous ces investissements avec le budget du canal Seine-Nord, nous aurions encore de l'argent pour travailler notamment sur les lignes ferroviaires malades du

réseau secondaire comme Amiens-Creil-Paris. Nous pourrions également investir dans les transports collectifs en Île-de-France, dans le Nord-Pas-de-Calais et en Picardie.

Nous pourrions lancer un plan de rénovation du parc bâti ancien et d'un plan de lutte contre la précarité énergétique en Île-de-France, en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais.

Nous pourrions aussi promouvoir une politique agricole visant à restaurer les circuits courts et à réaliser des investissements de sécurité sur les axes routiers dangereux.

Imaginez-vous tout ce que l'on peut faire avec cet argent ? Il me semble que cela mérite un débat ! Nos collègues doivent savoir que si l'on investit dans ce canal, il ne sera pas possible d'en faire autant sur des infrastructures différentes et ailleurs dans le pays !

Je sais que nombre de défenseurs du canal Seine-Nord, ici, prendront la parole mais ce n'est pas parce qu'ils sont nombreux qu'ils ont forcément raison !

Aujourd'hui, ce débat doit sortir des ornières dans lesquelles il se trouve depuis des années et nous devons enfin avoir une vision d'ensemble du développement économique de notre pays !

Je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste et sur plusieurs bancs du groupe UDI.*)

M. le président. Ce sujet suscite beaucoup d'intérêt et j'ai plusieurs demandes de prises de paroles auxquelles il sera fait droit : MM. Gest, Furst, Pavros, Cottel, Saddier, Pancher, Cherpion, Fasquelle.

La parole est à M. Alain Gest.

M. Alain Gest. Je laisserai à M. le ministre et à M. le rapporteur le soin de répondre à la diatribe lancée par l'une des représentantes de la majorité, tout en précisant qu'il y a là de quoi être un peu découragé. En effet, en dépit des efforts de pédagogie qu'ont déployés les défenseurs successifs de ce dossier, celle qui représente le groupe écologiste ce soir a de nouveau exposé son point de vue – d'ailleurs assez personnel – sans jamais tenir compte de toutes les explications qui lui ont été données, et qui auraient pu lui éviter d'annoncer un certain nombre d'inexactitudes, pour ne pas dire de contre-vérités. Je répète que son point de vue est très personnel, car je ne suis pas certain que nous aurions entendu le même son de cloche de la part d'un orateur du même groupe représentant le Nord-Pas-de-Calais.

Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous remercier de cet amendement, qui laisse entendre que nous allons relancer ce projet de canal Seine-Nord. Il est néanmoins un point sur lequel je rejoins un tout petit peu Mme Pompili... (« Ah ! » sur les bancs du groupe UMP)

M. François Brottes., président de la commission des affaires économiques. On sentait bien qu'un axe se dessinait entre vous ! (*Sourires.*)

M. Alain Gest. Il peut en effet paraître troublant, monsieur le ministre, qu'à deux ans d'intervalle, une mission conduite par deux organismes identiques, l'Inspection générale des finances et le Conseil général de l'environnement et du développement durable, aboutisse à deux rapports totalement opposés.

Si vous relisiez le rapport de 2013 – et je ne doute pas que vous l'ayez fait, monsieur le ministre – vous verriez que ses conclusions sont totalement incompatibles avec le dernier paragraphe de votre amendement, qui indique que ce projet « s'insère naturellement dans le projet de loi pour la croissance et l'activité en ce qu'il vise à soutenir le développement économique durable de notre pays ». Les mêmes organismes ont récemment formulé des conclusions dont je dirai, au risque d'être un peu polémique, qu'elles sont un peu moins politiquement dirigées que le rapport de 2013. Le rapport de 2013 visait tout simplement, comme beaucoup de propos tenus en 2012 et 2013, à critiquer ce qui avait été fait auparavant.

Je remercie Rémi Pavros, ici présent, d'avoir abordé ce sujet avec recul et objectivité, et de n'être pas tombé, comme le fit le précédent ministre des transports – je regrette d'avoir à le dire ce soir – dans une politique de très bas niveau, qui n'a absolument pas fait avancer le dossier.

Mme Brigitte Bourguignon. Oh !

M. Alain Gest. Il n'a eu de cesse de critiquer ce qui avait été fait auparavant. Il a aussi critiqué les équipes de techniciens qui ont fait leur travail, qui l'ont fait à nouveau dans le cadre de la mission en cours, et qui ne méritaient pas d'être critiquées comme elles l'ont été.

Je voudrais aussi vous dire que j'approuve le dispositif introduit par cet amendement, qui vaut mieux que le partenariat public privé prévu par le précédent plan, sur lequel on a dit tout le mal imaginable. C'est d'ailleurs ce qui a causé la confusion supplémentaire de Mme Pompili, qui ne connaît pas ce dossier...

Mme Barbara Pompili. Si ! Ça suffit !

M. Alain Gest. ...et qui a repris l'argument fallacieux d'un coût de 7 milliards d'euros, qui était calculé sur une quarantaine d'années, et absolument pas sur le coût du canal Seine-Nord.

Je tiens à saluer le choix qui a été fait de créer une société de projet, qui devrait correspondre aux besoins, dès lors que vous aurez, monsieur le ministre, déposé une demande auprès de la Commission européenne pour bénéficier d'une subvention substantielle représentant 40 % du coût du projet. Mais je voudrais m'assurer auprès de vous que la région Île-de-France, qui est citée dans ce rapport, est vraiment disposée à verser sa participation, de l'ordre de 230 millions d'euros, car cela ne m'a pas paru évident lorsque j'ai entendu s'exprimer, il y a quelques semaines de cela, le vice-président écologiste de ladite région.

J'ajoute que je me pose toujours beaucoup de questions sur le financement apporté par l'État, car je n'ai pas entendu une seule fois, depuis deux ans, le Président de la République s'exprimer sur ce sujet. Il ne l'avait pas fait pendant la campagne électorale et il ne l'a pas fait depuis. Or il me semble, par expérience, que si le précédent président de la République ne s'était pas engagé comme il l'a fait sur ce dossier, nous ne l'évoquerions sans doute plus ce soir.

M. Jean Lassalle. C'est vrai !

M. Alain Gest. Sur des dossiers de cette importance, il est extrêmement important qu'au plus haut niveau de l'État, une volonté politique s'exprime clairement. J'aimerais que vous nous confirmiez ce soir, monsieur le ministre, qu'il existe effectivement, au plus haut niveau de l'État, une volonté de réaliser le canal Seine-Nord. Vous avez fait référence

tout à l'heure à des déclarations du Premier ministre : je n'ai pas de raison de douter de sa volonté, mais chacun sait que ce qui est projeté pour le moment, c'est un démarrage de ces travaux en 2017. Vous conviendrez que d'ici là, monsieur le ministre, les circonstances peuvent empêcher le Premier ministre de tenir son engagement.

Je souhaiterais par conséquent que le Président de la République exprime cette volonté politique et que vous nous précisiez comment l'État envisage de financer la partie qui reste à sa charge quand on décompte la part de l'Europe et celle des collectivités territoriales, dont je note au passage – ironie de l'histoire – qu'elles ont été beaucoup plus généreuses dans leur proposition de subvention de ce projet depuis que le Président de la République a changé. C'est un simple constat, mais je trouve curieux que ces mêmes collectivités aient subitement eu la volonté d'apporter beaucoup plus d'argent à un projet qui demeurerait inchangé.

Nous attendons, monsieur le ministre, des précisions et des engagements clairs. S'agissant de votre amendement, puisque je considère qu'il va dans le bon sens, je le voterai, bien évidemment.

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Monsieur le ministre, j'ai une question très simple à vous poser : ce pays a-t-il une politique cohérente en matière de transports ? Et une question sous-jacente : ce pays a-t-il un ministre des transports ?

M. Christophe Borgel. Cela commence mal...

M. Laurent Furst. Permettez-moi de m'expliquer. Nous avons évoqué ce soir le développement du transport par bus, et le ministre des transports n'est pas là, alors que cette disposition va complètement bouleverser l'économie des systèmes de transport. Nous débattons à présent d'une infrastructure majeure, le ministre des transports n'est pas là, et nous n'avons aucun débat général au sujet de cet investissement. La grève à Air France et le développement de Transavia n'ont pas davantage fait l'objet d'une discussion. Quant au problème des autoroutes et du plan de relance autoroutier, il est discuté en secret, dans les cabinets ministériels, et l'on n'obtient quelques informations à son sujet qu'au travers de la presse.

J'ai une seule question : à quoi le ministre des transports sert-il ?

M. Christian Jacob. Et d'abord, qui est-ce ?

M. Laurent Furst. Avons-nous une politique des transports dans ce pays ? Pour l'instant, je réponds non.

M. le président. La parole est à M. Rémi Pavros.

M. Rémi Pavros. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, nous vivons un moment important, autour d'un grand et beau projet. Je lui ai consacré, après mon collègue Alain Gest, beaucoup d'efforts et beaucoup de temps, pour en arriver à ce moment particulier. Il s'agit d'une étape importante – d'autres devront encore être franchies –, une étape nécessaire pour consolider ce projet et faire en sorte que sa réalisation soit à portée de main.

Nous l'avons dit tout à l'heure : nous avons réuni à Amiens, sous la présidence du ministre Alain Vidalies, l'ensemble des présidents des conseils généraux et régionaux concernés, dont ceux de la région Île-de-France, qui était

représentée et qui a effectivement confirmé l'engagement de ses collectivités – lequel se traduira d'ailleurs par une convention financière – d'apporter 1 milliard d'euros à ce projet.

La société de projet répond à deux exigences. La première est d'avoir la capacité d'assurer une maîtrise d'ouvrage : nous nous rejoignons quant à la nécessité d'avoir un support juridique solide, et l'expérience du Grand Paris nous servira de référence à cet égard. La deuxième exigence, c'est de faire en sorte que ces collectivités, qui apportent une somme importante, ne restent pas à la porte de la maîtrise d'ouvrage et soient associées à la réalisation de ce projet, ce qui est légitime. D'où la nécessité de créer cette société de projet, qui permettra aussi de déposer notre dossier à la Commission européenne dans de très bonnes conditions, le 26 février. Tel est notre état d'esprit : nous considérons qu'il s'agit là d'une avancée, d'une étape.

Vous me permettez, monsieur Gest, d'exprimer ma solidarité et mon accord avec le ministre Frédéric Cuvillier, qui, en me confiant cette mission de reconfiguration, en assurant un suivi avec Voies navigables de France, et en créant la mission administrative qui a rendu son rapport – et je n'entrerai pas dans les polémiques relatives au passé, qui ne m'intéressent aucunement – a contribué à faire progresser ce dossier.

Ce projet est nécessaire : il s'agit d'abord et avant tout d'un grand projet économique qui, au-delà du chantier lui-même, permettra à la batellerie, qui a été tellement délaissée pendant des années, de reprendre sa place. Il donnera une impulsion au fret par voie fluviale, qui ne représente que 2 à 3 % du fret en France, alors qu'il est de 20 % dans les pays nordiques. Cela aura également pour effet de faciliter la connexion avec l'hinterland des ports, en particulier celui du Havre, de Rouen, de Dunkerque, mais aussi les ports intérieurs, comme celui de Lille. Il s'agit bien, vous le voyez, d'un grand projet économique.

Madame Pompili, avec tout le respect que j'ai pour vous, permettez-moi de vous rappeler que je vous ai présenté mon rapport de reconfiguration. Je vous ai apporté un certain nombre d'éléments extrêmement concrets qui permettaient de répondre à nombre des observations que vous venez de formuler, lesquelles portaient sur un rapport déjà dépassé. Vous faites peu de cas du travail que j'ai fait : c'est votre droit. Il n'est peut-être pas suffisant ; il n'est peut-être pas marqué du sceau de l'intelligence, je le reconnais avec beaucoup de modestie... Mais quand même ! Nous avons travaillé, et apporté, me semble-t-il, de nombreuses réponses aux questions ou aux remarques que vous avez formulées.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais je pense, comme mon collègue Alain Gest, que vous avez formulé un certain nombre de contre-vérités, qui n'ajoutent rien au débat, et qui ne sont pas suffisamment argumentées pour être prises en considération. Cela étant, j'aurai l'occasion de travailler à nouveau avec vous, ma chère collègue, car lorsque les collectivités territoriales portent ce projet, c'est aussi avec la majorité, quelquefois même à l'unanimité : c'est le cas dans le Nord-Pas-de-Calais, avec vos collègues qui ont porté ce projet.

Vous devriez modérer votre approche, et surtout vous dire que, lorsqu'une péniche porte 4 400 tonnes, ce sont cent camions de 44 tonnes de moins qui circulent sur l'autoroute A1. Voilà une donnée concrète, qui échappe à toute analyse ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.)*

Plusieurs députés du groupe UMP. Eh oui !

M. Rémy Pauvros. Ce seul argument devrait vous amener à aborder avec un peu plus de distance, d'analyse et de sérieux ce dossier, qui représente un enjeu important pour la France, et un enjeu considérable pour son avenir. Je vous remercie, monsieur le ministre, de nous avoir permis de franchir, avec la présentation de cet amendement, une étape essentielle. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

M. Jean-Jacques Cottel. Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs les rapporteurs, j'ai cru comprendre que Mme Pompili était contre ce magnifique projet de canal Seine-Nord Europe et qu'elle pensait avoir raison. Pour ma part, je suis enthousiaste, aujourd'hui, à l'idée que ce projet avance à grands pas. Je suis enthousiaste, non pas pour moi, mais pour l'emploi et pour l'écologie.

Je tiens à remercier particulièrement le ministre de sa proposition de création d'une société de projet pour la construction de ce canal. Il ne sert plus de regarder le passé, il faut au contraire regarder l'avenir vers lequel nous avançons à grands pas. Le 26 février, nous irons à Bruxelles pour concrétiser ce projet avec une implication à hauteur de 40 % de l'Europe, et ce n'est pas rien, c'est absolument exceptionnel. En parallèle, toutes les collectivités territoriales qui ont été consultées se sont prononcées favorablement à ce projet en ce qui concerne ses aspects financiers.

Je tiens donc à souligner la réactivité du Gouvernement depuis que le Premier ministre Manuel Valls est venu à Arras annoncer la construction de ce canal, suite au travail intense de Rémy Pauvros – que je remercie également fortement – dans le cadre de sa mission de reconfiguration du projet, prévoyant notamment l'abandon du partenariat public-privé que rappelait notre collègue Alain Gest. Ce rapport de Rémy Pauvros a été remis au ministre Cuveillier, qui s'est également impliqué de manière très active et constructive dans ce projet, en décembre 2013. Le rapport de la mission de l'IGF et du conseil général de l'environnement a été remis au secrétaire d'État chargé des transports, Alain Vidalies, le 23 janvier dernier. On mesure donc la forte réactivité autour de ce projet.

Et que l'on ne vienne pas dire que l'on ne veut pas avancer : on avance à grands pas ! Une nouvelle mission a aujourd'hui été confiée à Rémy Pauvros afin de fédérer les acteurs autour de la structuration du projet et des enjeux de son accompagnement économique. Voies navigables de France poursuit parallèlement les études et les procédures qui vont permettre de lancer l'enquête publique à la fin de l'année 2015. La société de projet pourrait aussi promouvoir le développement économique en lien avec l'infrastructure, en particulier le développement de plates-formes. Et lorsque l'on parlait de multimodalité, c'est lié à la construction des plates-formes et aux dizaines de milliers d'emplois qui vont être induits.

Dans un premier temps, dès 2017 – c'est-à-dire demain, que l'on ne prétende pas que nous n'avançons pas ! – et jusqu'en 2023, de nombreux emplois vont être créés pour lesquels les territoires vont déjà devoir travailler et mobiliser Pôle emploi, les entreprises et les organismes de formation.

C'est ainsi que ce projet du canal Seine-Nord Europe s'insère tout naturellement dans le projet de loi pour la croissance et l'activité, et je vous remercie, monsieur le ministre, de votre proposition. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

M. Alain Fauré. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Mes chers collègues, depuis trop longtemps, une infime partie du territoire et des populations français et européens supportent les nuisances du trafic des poids lourds, et particulièrement du transport par poids lourds pour le compte des autres populations. Ce transport routier est le poumon économique de la France et de l'Union européenne, mais il se concentre sur quelques points géographiques.

Nous parlons ce soir du canal Seine-Nord Europe, c'est donc l'ensemble des populations qui bordent l'A1 qui est concerné, mais permettez-moi de citer l'axe qui conduit au tunnel du Mont-Blanc, dans la circonscription dont j'ai eu l'honneur d'être le député pendant dix ans – je suis actuellement le député de la vallée de l'Arve. Je voudrais également penser aux populations des vallées qui conduisent au tunnel du Fréjus, à celles, chères à Joël Giraud, du col de Montgenèvre, ou encore à celles du passage du sud des Alpes, du côté de Nice. L'ensemble de ces populations est confronté à des nuisances sonores, visuelles et de qualité de l'air qui ne sont plus acceptables ni tolérables.

Les seules alternatives, nous le savons tous, même si ce sont des dossiers très longs et difficiles qui nécessitent des moyens financiers importants et qui dépassent les clivages politiques, consistent à mettre en œuvre des infrastructures françaises, certes, mais qui vont souvent permettre à toute l'Union européenne de revoir le report modal.

C'est ce dont nous parlons ce soir, et ce dont nous parlons lorsque nous défendons les uns et les autres le grand projet du Lyon-Turin. Au moment où nous nous parlons, pour reprendre l'exemple du tunnel du Mont-Blanc et de la vallée de l'Arve, sachez qu'aux jours les plus forts de l'activité économique, les mercredis et les jeudis, 5 000 poids lourds passeront alors que nous sommes probablement en risque 4 ou 5 d'avalanche compte tenu des conditions climatiques. Ce n'est plus acceptable à court, moyen et long terme. La seule alternative est de mettre en œuvre ces grands projets que sont le canal Seine-Nord Europe et le Lyon-Turin.

Enfin, je tiens à dire solennellement, pour y avoir été confronté, que je ne comprends plus l'attitude de certains, même si je la respecte. Comment peut-on continuer à venir en circonscription appeler à manifester – relayé par des associations environnementales – pour le report modal, contre la pollution, pour limiter le développement des poids lourds, tout en venant dans l'hémicycle pour lutter contre ces grandes infrastructures routières ? Permettez-moi, chers collègues, de vous dire que cela me choque profondément. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP et de nombreux bancs du groupe SRC.)*

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Avec vous, monsieur le ministre, les promesses en matière d'infrastructures tombent comme à Gravelotte. Il y en a partout ! Il y a cette affaire de canal Seine-Nord Europe, très bien, cela va créer de l'emploi et c'est tant mieux. Il y a en même temps, puisque vous faites partie d'un Gouvernement qui ose tout, le projet Lyon-Turin. Le tunnel coûtera 8 milliards d'euros, et je crois que la part du Gouvernement sera de 2,5 milliards, allons-y ! Votre collègue Ségolène Royal annonce la ligne Poitiers-

Limoges – soyons fous ! Ce n'était pas du tout une priorité de la commission « Mobilité 21 », mais allons-y, lançons la déclaration d'utilité publique !

Pendant ce temps, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que toutes les priorités de la commission « Mobilité 21 » sont en train de passer par pertes et profits parce que vous avez abandonné la taxe poids lourds et que vous êtes dans l'impossibilité de nous dire comment vous aller assurer un milliard d'euros supplémentaires par an au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour financer les nœuds ferroviaires. Car ce n'est pas tout de courir après la grande vitesse, si l'on ne passe pas sur Lyon, si le contournement de Marseille ne marche pas, si l'A31 n'est pas doublée, tout cela ne sert à rien.

La seule chose qui nous intéresse est que vous nous indiquiez clairement les priorités du Gouvernement en matière d'infrastructures de transport. Et surtout, où allez-vous trouver les fonds ? Lorsque cette majorité est arrivée, que ne nous a-t-on raconté quant au schéma national des infrastructures de transport !

M. Jean-Pierre Vigier. Eh oui !

M. Bertrand Pancher. On en a entendu de bonnes, vous nous reprochiez d'avoir tout lancé sans financement, tandis que vous aviez des priorités et que vous alliez vous engager. Mais vous faites pire, monsieur le ministre, car vous supprimez tous les financements qui étaient prévus auparavant par la taxe poids lourds et vous continuez à en ajouter en annonçant des projets.

Le jeu actuel du Gouvernement est vraiment l'attrape-nigaud. Les nigauds, ce sont les usagers qui croient en la parole de l'État, mais en ce qui me concerne, je n'y crois pas ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI.)*

Mme Michèle Bonneton. Très bien !

M. Laurent Furst. Si, en plus, l'UDI est fâchée !

M. le président. La parole est à M. Gérard Cherpion.

M. Gérard Cherpion. Je suis très content ce soir, monsieur le ministre. Après quatre-vingt-quatre heures de commission, vous avez regardé une carte de l'Europe et vous vous êtes rendu compte que tous les échanges par les canaux partaient vers l'Allemagne et le Danube. Il y a donc au moins un premier point positif, vous avez raison : il nous manque une liaison Nord-Sud, pour relier la mer du Nord et la mer Méditerranée.

Je constate que pour cette liaison, on éprouve des difficultés : Mme Pompili n'en veut pas. Je rappelle encore qu'une ministre qui s'appelait Mme Voynet – je ne sais plus de quel parti elle était... – avait décidé d'abandonner le projet de liaison Rhin-Rhône. Ce projet n'a pas été réalisé, or on pouvait fort bien avoir une liaison Rhin-Rhône, puis une liaison Seine-Nord Europe, et nous aurions résolu le problème.

Aujourd'hui, puisque la liaison Rhin-Rhône ne va pas exister, je vous propose une solution qui passe par Saône-Moselle. Cela irriguerait tout le secteur de l'industrie automobile, cela correspond à des besoins économiques, le canal répond tout fait aux besoins d'une région, on peut livrer en temps et en heure, c'est une bonne solution.

Puisqu'il y a des problèmes pour Seine-Nord Europe, je vous propose de commencer par Saône-Moselle ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.)*

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. On connaît l'opposition des écologistes aux grands projets d'infrastructures et, dans la région Nord-Pas-de-Calais, on connaît les dégâts que cela peut provoquer. Je suis élu du département du Pas-de-Calais, et il y a un certain nombre d'autoroutes et d'infrastructures autoroutières qui n'ont pas pu voir le jour quand Mme Blandin présidait la région Nord-Pas-de-Calais. Nous en subissons encore aujourd'hui les conséquences : je pense à l'A24, à l'asphyxie incroyable de Lille, et je ne sais pas quelles solutions nous allons pouvoir trouver pour désengorger Lille demain.

M. Laurent Furst. Il faut libérer Lille !

M. Daniel Fasquelle. Franchement, je ne comprends absolument pas l'opposition à ce projet d'infrastructure majeur. Le fluvial, c'est évidemment une alternative à la route. On peut comprendre que l'on soit hostile aux autoroutes, mais être hostile au transport fluvial, cela n'a absolument aucun sens quand on est préoccupé par la protection de l'environnement.

Le fluvial, c'est un moyen de développer l'activité économique, c'est un lien nécessaire entre le bassin parisien et l'Europe du nord, et l'hinterland de nos ports qui souffre. Nous voyons à quel point les ports français ont pâti de la concurrence des ports belges et surtout néerlandais. Demain, le canal Seine-Nord Europe sera un formidable débouché pour le port de Dunkerque et toute une région. Il y a une activité économique importante à créer, et le chantier sera source de nombreux emplois puisqu'il est question de 12 000 à 14 000 emplois directs, et 50 000 emplois d'ici 2020, alors que les chiffres du chômage que l'on vient d'annoncer sont dramatiques. L'année 2014 a été particulièrement douloureuse pour les Français de ce point de vue, c'est la conséquence directe de la politique économique que vous avez inspirée, monsieur le ministre, quand vous étiez auprès du Président de la République et que vous portez maintenant comme ministre de l'économie. Il n'y a vraiment pas de quoi fanfaronner !

Sur ce point, nous pouvons peut-être nous retrouver autour d'un projet qui permettra d'apporter une réponse concrète à nos préoccupations pour protéger l'environnement et développer l'emploi.

Je dirai simplement deux choses. Tout d'abord, il ne faut pas que ce soit à nouveau de la poudre aux yeux, car malheureusement votre Gouvernement en est devenu un spécialiste. Que l'on ne fasse pas une annonce de plus. Je voudrais avoir la certitude qu'il y a une réelle volonté du Gouvernement, qu'il a les moyens de mener ce projet au bout.

Ensuite, le ministre évoquait une ordonnance, je souhaite que les élus des territoires qui seront traversés par cette infrastructure soient associés à la rédaction de cette ordonnance, et pas après coup : qu'ils ne soient pas mis devant le fait accompli.

M. Laurent Furst. Comme pour les régions, il faut associer les élus !

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili.

Mme Barbara Pompili. Vous le voyez, et je m'en doutais, certains propos méritent d'être rectifiés : ce projet mérite un débat qui sorte des caricatures.

Mme Anne Grommerch. Mais non, tout le monde est d'accord !

Mme Barbara Pompili. Je suis un peu désolée que l'on parle de contre-vérités et que l'on se renvoie des accusations de mensonge. Un projet d'une telle envergure mériterait un vrai débat. Lorsque l'on dit que ce ne sont que les collectivités concernées qui devraient en discuter, je ne suis pas d'accord, car la France entière va payer. L'Europe va peut-être donner de l'argent à ce projet, mais alors elle ne le donnera pas à d'autres. Donc tout le monde est concerné.

J'ai des questions simples à poser, mais malheureusement j'ai l'impression que je ne recevrai pas vraiment de réponse aujourd'hui : peut-être faut-il programmer un débat plus tard. La question du bouclage financier est importante, elle n'est pas résolue : aujourd'hui, ce projet est loin d'être financé.

J'entends notre collègue Pauvros dire qu'il sera formidable de faire naviguer des barges de 4 400 tonnes, mais je rappelle qu'aujourd'hui le projet ne permet pas de faire circuler de telles barges. Pour que cela soit possible, il faudra faire de nouveaux travaux qui vont coûter très cher pour que les deux tuyaux qui arrivent au gros tuyau du canal Seine-Nord Europe puissent être mis aux normes. Il ne s'agit donc pas là de 4,8 milliards d'euros, mais de bien plus.

Ensuite, la question de la création d'emplois est effectivement importante. On parlait tout à l'heure de poudre aux yeux. Je ne veux pas que l'on jette de poudre aux yeux dans ma région, en Picardie, en disant que l'on va créer de l'emploi local. Il faudrait en effet que vous nous expliquiez comment on peut introduire dans les appels d'offres – qui seront européens – des mesures permettant de favoriser l'emploi local...

Enfin, je trouve dommage que l'on ne puisse pas débattre sereinement d'alternatives possibles avant qu'il ne soit trop tard, c'est-à-dire avant que l'on ait commencé de construire. Est-il si honteux de dire qu'il existe des alternatives, en faisant appel à des budgets moins importants, pour permettre le développement du territoire et, surtout, pour résoudre le problème crucial du transport routier polluant ? Le canal Seine-Nord Europe ne permettra pas de remédier à l'engorgement de l'A1. On peut dire ce que l'on veut, on aura un très faible report modal. Le problème restera entier et on n'aura plus d'argent pour développer le fret ferroviaire, qui souffre d'un sous-investissement massif depuis plusieurs années. Malheureusement, je constate que cela va continuer.

Tout à l'heure, M. Pancher avait raison de dire (« Ah ! » sur les bancs du groupe UMP) que nous devons avoir une politique globale de développement de nos territoires et de nos transports. La question du fret ferroviaire est aujourd'hui minorée, alors que c'est évidemment vers cela qu'il faudrait aller pour résoudre les problèmes de l'engorgement routier.

M. Laurent Furst. Il n'y a pas de ministre des transports !

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le ministre, nous allons voter cet amendement, avec deux réserves, que je veux signaler publiquement pour que, le moment venu, notre groupe, comme d'autres, puisse s'y référer.

Premièrement, le fait de déposer, en séance publique, à minuit, après 85 heures de débat en commission, un amendement sur un sujet d'une telle importance traduit non seulement le caractère fourre-tout de ce projet de loi mais encore l'improvisation de plusieurs de ses dispositions, pourtant très importantes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Louis Roumegas. Très bien !

M. Jean-Frédéric Poisson. Il me paraissait important de le signaler, quel que soit l'avis que l'on porte sur le fond du projet.

Deuxièmement, si j'ai bien entendu nos collègues, en particulier le rapporteur Pauvros – je m'associe d'ailleurs à l'hommage que chacun a porté à la qualité de son travail –, ce projet entraînera un coût de l'ordre de 5 milliards d'euros, financé à hauteur de 2 milliards par l'Europe. Il reste donc 3 milliards. Monsieur le ministre, au moment où nous parlons et où vous demandez à l'Assemblée nationale d'autoriser la constitution de cette société de projet, personne ne sait – pas même vous, sans doute – où vous allez trouver ces 3 milliards d'euros. Autrement dit, vous nous demandez, par amendement, à minuit, après un travail en commission à la fois considérable et de grande qualité – nous l'avons déjà souligné – de décider d'une mesure stratégique pour tout le pays – notre collègue Pompili a raison de dire que cela ne concerne pas seulement la région traversée par le canal – pour un montant dont vous n'avez pas le premier fifrelin.

Malgré ces deux réserves, monsieur le ministre, nous allons voter cet amendement car nous ne voulons pas bloquer cette mécanique, mais nous aurons tout loisir d'y revenir, notamment lors de l'examen de la prochaine loi de finances.

M. Laurent Furst. D'ici là, la France aura un ministre des transports !

M. Christian Jacob. Oui, il est temps de nommer un ministre des transports !

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Mesdames, messieurs les députés, de la même façon que, sur l'ensemble de ce texte, le Gouvernement a souhaité que je porte sa voix, je ne suis que le porte-voix du secrétaire d'État aux transports, qui a préparé les dispositions dont nous discutons. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Je veux vous rassurer pleinement : tandis que le précédent ministre des transports avait mandaté M. Pauvros et préparé les annonces du Premier ministre à la fin de l'année dernière, le ministre actuel...

M. Christian Jacob. Qui est-ce ?

M. Emmanuel Macron., ministre. ...a tiré les conclusions de ce rapport de manière extrêmement rapide et, comme cela a été dit, a réuni l'ensemble des élus concernés à Amiens : l'un et l'autre ont ainsi pleinement fait avancer ce dossier. Il ne me paraît donc pas opportun de lancer des polémiques infondées.

Monsieur Poisson, je veux rebondir sur ce que vous venez de dire. De quoi s'agit-il ici ? De créer une société de projet, non d'engager des financements pour l'année prochaine, ni même pour l'année suivante.

M. Daniel Fasquelle. C'est encore une fois de la communication !

M. Emmanuel Macron., ministre. Le rapport préparé par M. Pavros le montre bien. Je vous appelle à faire preuve de cohérence : puisque vous souhaitez avancer, n'ayez pas, pour ainsi dire, la joie contradictoire. Vous avez vous-même, pendant tant d'années, procrastiné sur ce sujet !

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Eh oui !

M. Emmanuel Macron., ministre. Nous avançons, un rapport a été remis, des décisions ont été prises et pourraient être traduites en actes par la constitution de cette société de projet. Alors réjouissez-vous sans réserve ! Si, en effet, vous semblez vous réjouir et me proposez de nouveaux canaux – non sans souligner, la seconde d'après, que nous ne pouvons les financer –, vous me faites part, dans le même temps, de votre mécontentement : l'incohérence est votre marque de fabrique depuis le début de nos débats, sur ce sujet comme sur d'autres. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP. – Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Laurent Furst. Soyons sérieux !

M. Emmanuel Macron., ministre. À en juger par les propos que vous avez tenus sur le fond de la question, je constate qu'au-delà des postures, vous souhaitez que nous avancions. J'ai entendu dire, sur tous les bancs, qu'il fallait avancer sur ce projet, car il a du sens sur le plan économique.

M. Christian Jacob. Adressez-vous à vos alliés !

M. Emmanuel Macron., ministre. Je vais y venir, monsieur le député, n'ayez crainte.

Ce projet a donc du sens et présente une pertinence économique, y compris sur le plan intermodal. Il faut donc avancer. Que propose ce texte ? De créer une société de projet, précisément pour aller de l'avant.

Qu'en est-il du fond ? Madame Pompili, je connais vos réserves. Néanmoins, les travaux qui ont été conduits par les différents corps d'inspection et par M. Pavros ont souligné, d'une part, la situation de l'autoroute A1, première autoroute française et même européenne pour le trafic de poids lourds, d'autre part, la capacité future de ce nouvel axe fluvial en termes de report – je sais que vous doutez de ces chiffres mais les études réalisées montrent que ce report aura bien lieu. Aussi, le bilan carbone comme le bilan économique seront-ils positifs. Les créations d'activité et d'emplois seront au rendez-vous : pour citer les chiffres du rapport, 10 000 créations d'emplois directs et indirects sont attendues à court terme et 50 000 à l'horizon 2050.

M. Daniel Fasquelle. Vous créez de faux espoirs !

M. Emmanuel Macron., ministre. Le débat doit continuer ; il ne s'agit pas d'y mettre fin par la création de la société de projet. Il convient simplement que, tout en continuant le débat, nous puissions à tout le moins avancer concrètement.

En termes de financement, en quoi consiste la proposition actuellement sur la table ? En vertu de la déclaration de Tallinn d'octobre 2013, 40 % du financement sera pris en charge par l'Europe, 22 % sera assuré par les collectivités locales, 22 % par l'État et 16 % par la dette. Telle est la structure du projet. Ce financement doit à présent être préparé. L'aménagement des canaux est prévu par les

contrats de plan État-région. Pour ce qui est du gros œuvre, il est évident que la structuration du financement devra se faire au cours des prochaines années.

Pour répondre à votre interpellation, monsieur Pancher, nous ne nous inscrivons pas, en effet, dans le même calendrier que celui suggéré par le rapport Duron. Ce projet n'est pas concurrent de ceux prévus dans les trois ou quatre prochaines années mais viendra au contraire s'articuler avec ces derniers. Il est toutefois nécessaire, pour éviter de réagir au dernier moment et de lancer un projet sans l'avoir préparé, que cette société de projet soit constituée dès à présent. Il convient en effet de concrétiser une volonté ; reconnaissez qu'en créant cette société, en votant ce texte ce soir, nous allons dans le sens que les uns et les autres appellent de leurs vœux. Nous préparons les modalités d'un financement futur qui succédera aux projets qui ont été préparés, débattus par votre assemblée et qui se poursuivront.

Je veux également vous rassurer s'agissant de la politique des transports, qui a conduit mon collègue Alain Vidalies à bâtir ce projet. Pour répondre à votre interpellation, monsieur le député, cette politique repose sur la complémentarité des infrastructures et des voies. Oui, ce gouvernement croit au réseau ferré. C'est pourquoi une loi a été adoptée pour assurer la stabilité de l'acteur historique – nous y reviendrons lorsque nous évoquerons la règle d'or.

Des investissements ont été décidés. Nous continuerons à débattre de leur mode de financement, aussi bien dans le cadre des contrats de plan État-région que dans celui des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. S'agissant des infrastructures, le Premier ministre – pardonnez-moi de vous rappeler, monsieur le député, qu'il s'agit du sommet du Gouvernement – s'est clairement engagé sur cette voie.

M. Alain Gest. Oui, mais le Président de la République, c'est le sommet de l'État !

M. Emmanuel Macron., ministre. La politique des transports n'est donc pas univoque ; elle se fonde sur l'intermodalité et la complémentarité de ces différentes voies de transport.

M. Daniel Fasquelle. J'espère que ce n'est pas une manœuvre engagée en vue des départementales !

M. Emmanuel Macron., ministre. Enfin, permettez-moi de corriger un propos que vous avez tenu. Non, la régulation des sociétés d'autoroutes ne se fait pas en catimini, dans des bureaux cachés. Elle est débattue ; ce matin, plusieurs de vos collègues siégeant sur tous les bancs, y compris de votre groupe parlementaire, se sont réunis autour d'une table pour en discuter avec le Gouvernement et les services compétents.

M. Laurent Furst. Je parlais du plan de relance autoroutier !

M. Emmanuel Macron., ministre. Le Premier ministre a en effet souhaité qu'il y ait une discussion préparée par les ministres : Mme Royal, comme moi-même, avons conduit cette négociation avec les sociétés d'autoroutes. Cette discussion se poursuit : les parlementaires y sont associés, car un travail important, dirigé par MM. Pancher et Chanteguët, ici présents, a été engagé. Sur ce sujet, il est normal que l'ensemble des parlementaires soient impliqués, et le plan de relance autoroutier fait partie, de manière évidente, de cette discussion, puisque l'on remet à plat l'équilibre économique et juridique des contrats conclus avec ces sociétés. C'est une discussion d'ensemble qui, je le répète, n'est pas

faite en catimini, mais de manière parfaitement démocratique : tel est le souhait du Premier ministre. Je voulais le rappeler et corriger le propos qui a été tenu car, ce matin même – je parle sous votre contrôle collectif – s’est tenue la première de ces réunions. Il est important que cela soit dit.

M. Alain Gest. On attendra de connaître la position du Président de la République !

M. le président. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Monsieur le ministre, vous nous renvoyez à nos contradictions : pour ma part, je vous renvoie à vos propres inconséquences. En effet, vous nous dites qu’il ne s’agit de rien d’autre que de créer une société de projet, qui engagera des projets concrets ultérieurement, c’est-à-dire bientôt, plus tard, après, autrement dit on ne sait quand. Il n’y a pas loin de cette affirmation à l’hypothèse selon laquelle vous soutenez cet amendement devant l’Assemblée nationale en raison de la proximité des échéances électorales, afin de favoriser les élus locaux concernés, appartenant au groupe majoritaire, qui, bien qu’ayant voté il y a quelques mois la loi sur le non-cumul des mandats, se présenteront aux élections départementales pour devenir, sait-on jamais, vice-président ou président de département.

M. Nicolas Sansu. Ça va être difficile !

M. Emmanuel Macron., ministre. Votre raisonnement est compliqué !

M. Jean-Frédéric Poisson. Non, il n’est pas du tout compliqué, monsieur le ministre. En tout état de cause, nous ne sommes pas aussi naïfs que vous pouvez le croire. Je ne sais pas si nous avons retardé l’adoption de ce projet, mais nous ne pouvons nous empêcher de penser que tout cela n’est pas tout à fait gratuit et que vous n’avez absolument pas les moyens de financer ce projet. Néanmoins, ne voulant pas nous opposer à ce dernier, nous vous laissons faire votre opération de communication si vous le souhaitez. Notre groupe votera en faveur de votre amendement car il est soucieux du développement de cette région.

M. Christian Jacob. C’est de la communication, comme d’habitude !

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. C’est un dossier qui exige du temps. J’en suis d’autant plus conscient que je suis allé sur le terrain. Je n’avais jamais vu autant de trains à très grande vitesse et d’autoroutes que dans ce territoire. Pourtant, j’ai rarement eu le sentiment d’une telle perte de vie, d’une telle disparition du tissu économique et industriel ; cela prend aux tripes et au cœur.

On dit de plus en plus souvent qu’il faut écouter les citoyens. Je ne connais pas aussi bien cette région que certains de nos collègues ici présents mais je vous assure que, si on écoutait les citoyens, le problème serait vite tranché. Je crois que je n’en ai pas trouvés qui soient opposés à ce projet, dont j’avais entendu parler depuis plusieurs années déjà. J’ai eu en effet le privilège de faire partie de la Commission nationale du débat public – une très belle instance – au sein de laquelle nous en avons beaucoup parlé. Que ce soient les marcheurs le long des canaux, les personnes se trouvant sur les péniches, dans les usines environnantes, au chômage, dans les villes comme dans les campagnes, chacun souhaitait de toutes ses forces que l’on réalise ces 100 kilomètres qui permettraient la

liaison avec les 20 000 kilomètres de canaux en Hollande, en Belgique, en Allemagne, jusqu’au Danube, comme vous le disiez tout à l’heure, cher collègue.

J’ai été étonné de voir à quel point ce dossier était connu de toutes et de tous, parce que les habitants avaient aussi la mémoire, le sens de l’histoire. Ils se souvenaient que quatre-vingt-dix ans auparavant toute la région servait tous les jours Paris avec la houille qui lui permettait de se chauffer et qui lui a permis de devenir la grande capitale qu’elle est devenue. Ils aspiraient à renouer avec cette histoire intime qui a été si lourdement tronquée par la tragédie.

Ils pensaient justement que ce canal, avec de l’eau,...

M. Alain Bocquet. Il vaut mieux, en effet ! (*Sourires.*)

M. Jean Lassalle. ...était ce qu’il pouvait y avoir de plus naturel. Mais je ne m’attarderai pas à tenter de convaincre les plus fermés d’entre vous.

Laissez-moi simplement ajouter que, à force de ne rien réaliser, un jour viendra où tout s’arrêtera, car c’est possible. À ce moment-là, nous aurons parlé pour rien. Je ne fais pas partie de ceux qui le souhaitent. En revanche, si ce n’est pas le cas, notre pays se trouvera dans une telle situation de thrombose qu’il faudra tout faire d’un seul coup. Qu’on m’explique en effet quelle solution on pense trouver à ces murailles d’acier qui traversent notre pays du nord au sud et, désormais, d’est en ouest ! Bien souvent, nous faisons mine d’être d’accord alors que nous ne le sommes pas ; nous faisons semblant de vouloir aller de l’avant et d’avoir l’argent pour cela alors que nous ne l’avons pas.

Nous devrions recommencer d’investir, car notre pays souffre, et un pays qui veut s’en sortir c’est un pays qui investit. Pour ma part, j’ai pu rembourser mes petites dettes au Crédit agricole quand j’étais jeune lorsque j’ai gagné un peu d’argent. Or, quand on ne produit plus et qu’on ne réalise plus, on a peu de chance de s’en sortir.

Enfin, une des solutions sera un jour, et je ne sais pas quelle sera la situation des groupes à ce moment-là, puisque nous avons la chance d’avoir ce pays bordé de mers et d’océans, de faire la grande liaison des mers depuis Rotterdam jusqu’à Bilbao et, pourquoi pas, Marseille, par Gibraltar. À ce moment, nous ôterons 70 à 80 % du fret qui traverse tous les jours notre territoire et qui n’a rien à y faire, et nos enfants n’auront plus peur de porter les leurs à l’intérieur des voitures d’ici à quinze ans.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Je voudrais réagir sur la forme, sur la manière dont le sujet est ici abordé. Il apparaît en effet extrêmement important au vu de nos discussions et compte tenu des conséquences indéniables qu’il pourrait avoir pour le développement de notre territoire.

Je rappelle que, lorsque nous avons commencé à étudier le présent texte en commission spéciale, 106 articles étaient en discussion. À l’issue de 80 heures de discussion, ce nombre était de 208, et je m’aperçois que nous continuons d’en ajouter, puisque le présent amendement du Gouvernement vise à insérer un article additionnel.

M. Christian Jacob. C’est de la bouillie pour chats !

Mme Véronique Louwagie. Compte tenu de la nature du sujet abordé, de ses incidences et conséquences, on peut s’étonner qu’un tel amendement ne soit présenté que mainte-

nant par le Gouvernement alors qu'il n'était pas prêt pour la commission spéciale voilà huit ou dix jours ; c'est profondément choquant.

M. Christian Jacob. Ce n'est que de la com' !

Mme Véronique Louwagie. Ce texte suscite une profonde inquiétude. On l'a vu à l'article 2, quand mon collègue Gilles Lurton a évoqué cette notion très mal définie des cent kilomètres, mais on le voit aussi sur un certain nombre d'autres dispositions. On est d'ailleurs amené dans le présent texte à corriger des imperfections du projet de loi ALUR. La manière dont le travail est mené ne me paraît pas du tout sérieuse, et un dispositif comme celui qui a été évoqué dans l'amendement du Gouvernement mériterait d'être inclus dans le cadre d'une politique de transports plus globale et justifierait que l'on puisse entendre à ce moment de notre discussion le ministre des transports.

M. Laurent Furst. S'il existe ! Il faudrait le rechercher !

(L'amendement n° 2813 est adopté.)

Article 3 bis

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 1239 et 1838.

La parole est à M. Jean-Louis Roumegeas, pour soutenir l'amendement n° 1239.

M. Jean-Louis Roumegeas. Ce sujet a au moins un point commun avec le précédent : nous ne comprenons pas pourquoi il est abordé dans un texte sur la croissance et l'activité, tout à coup, ni pourquoi la possibilité d'un débat démocratique, pourtant nécessaire, est écartée.

M. Laurent Furst. Mon dieu, si la droite avait fait cela !

M. Jean-Louis Roumegeas. Il s'agit une fois encore d'un passage en force.

M. Laurent Furst. Que sont devenus les socialistes de notre pays ?

M. Jean-Louis Roumegeas. Pour un projet de cette ampleur, quelle que soit la position que l'on défend, et tous les points de vue sont recevables, on ne peut justifier un examen aussi rapide et une telle relégation du débat démocratique.

Sur le fond, cette disposition vise à autoriser la réalisation en urgence, pour des motifs hypothétiques – les Jeux olympiques, l'Exposition universelle –, d'un projet que nous jugeons inutile, extrêmement coûteux et socialement injuste. Car, bien entendu, cette réalisation de prestige sera financée au détriment d'autres dessertes qui sont pourtant absolument nécessaires. Je pense en particulier à des quartiers, à des banlieues où des investissements sont requis, de façon urgente, pour permettre des déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail. Une fois encore, on sacrifie ces besoins à une réalisation de prestige, et on le fait en passant en force, sans laisser se tenir le débat indispensable.

M. le président. La parole est à M. Pascal Cherki, pour soutenir l'amendement n° 1838.

M. Pascal Cherki. Il se trouve que le siège d'Aéroports de Paris est situé, pour quelque temps encore – il doit déménager à Roissy, ce que je trouve parfaitement

normal – dans ma circonscription. J'ai donc eu l'occasion de discuter avec le directeur général de cette honorable institution, qui est bien entendu très favorable à la réalisation de la liaison rapide entre Paris et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Les motifs, tout à fait compréhensibles, de cette position m'ont été exposés. Il s'agit de l'attractivité de l'aéroport et de la plate-forme aéroportuaire de Paris, principalement pour le tourisme d'affaires. En effet, pour les autres, il reste possible de prendre le RER. La dualité entre le RER et le Charles-de-Gaulle Express renvoie à celle que nous avons évoquée entre l'autocar et le train. Les dirigeants d'Aéroports de Paris souhaiteraient que le projet soit réalisé rapidement, ce qui est tout à fait défendable dans le cadre d'une stratégie économique globale et qui mérite d'être discuté.

Ce qui nous intéresse, nous, représentants de la nation, c'est la manière dont ce projet pourra être réalisé, avec quels fonds, comme le demande notre collègue Roumegeas, et quels tarifs.

Je suis en revanche sceptique quant à la façon dont le Gouvernement entend déposséder la représentation nationale de la capacité de discuter le fond de ce projet par le recours aux ordonnances. Il faut aller vite, certes, mais dans le même temps, le Gouvernement demande un délai d'un an. Mes chers collègues, en un an, nous pouvons discuter un certain nombre de propositions et de projets de loi ; nous pourrions donc raisonnablement examiner ce sujet, en particulier parce qu'il soulève des enjeux budgétaires importants et qu'il faudra faire des choix.

Or, les mesures que le Gouvernement prend par ordonnance sont à prendre ou à laisser. Le Gouvernement, habilité à prendre des mesures, rédige une ordonnance qui est soit adoptée, soit rejetée. Cette infantilisation de la représentation nationale de la part d'une majorité progressiste pose problème.

Mes chers collègues, je rappelle que nous avons longuement bataillé contre le recours abusif à l'article 38 de la Constitution, qui ne doit s'appliquer que lorsqu'il faut agir rapidement sur des questions de grande ampleur. Je le répète car le ministre ne m'a pas répondu à ce sujet tout à l'heure ; mais peut-être ne m'a-t-il pas entendu, et dans ce cas j'utiliserai la pédagogie de la répétition. Quand la gauche est arrivée au pouvoir en 1981, elle a décidé de nationaliser un certain nombre d'entreprises et a eu recours pour ce faire à des ordonnances. De même, en 1986, la droite a privatisé par ordonnance. Partisans et adversaires de ces politiques se sont affrontés, mais il était alors cohérent d'agir de la sorte.

En revanche, pour un sujet comme celui-ci, considérer que la représentation nationale n'est pas compétente pour délibérer et discuter selon la procédure normale, avec un travail d'amendement, une réflexion, qu'il n'est pas nécessaire d'entendre non seulement l'ensemble des acteurs économiques, mais aussi les députés de la région Île-de-France, qui auraient leur mot à dire compte tenu de l'impact qu'un tel projet aurait sur le territoire, ce n'est pas acceptable. Le Gouvernement, avec ses spécialistes, sa haute administration, agira en notre lieu et place, et nous aurons à lui donner l'autorisation de le faire et à ratifier son travail.

Qu'on ne me fasse pas croire que les députés ne sont pas compétents pour le faire : nous avons débattu voilà quelques mois de la loi sur les transports, un texte intéressant et complexe, et il a fallu composer avec la pression d'une

partie des organisations syndicales. Nous l'avons fait, nous avons pris le temps de le faire, et nous ne serions pas capables de discuter d'un sujet moins technique que l'avenir de l'ensemble du réseau ferroviaire français, à savoir le projet Charles-de-Gaulle Express ?

Mme Monique Rabin. Surveille ton temps de parole, Pascal !

M. Pascal Cherki. Une telle méthode pose donc problème au plan démocratique. Puisqu'il est beaucoup question de mobilisation et de rénovation de la société, il me paraît utile d'insister sur l'importance de la mobilisation démocratique de nos institutions. Nous, les députés, ne sommes pas moins compétents que le chef de service, le chef de bureau, le sous-directeur, le directeur, le chargé de mission ou le conseiller technique qui aideront le ministre à préparer le contenu de l'ordonnance destinée à être soumise à la ratification du Parlement, car, malgré sa brillante intelligence, il ne pourra pas travailler tout seul.

M. Alain Fauré. Attention au temps de parole !

M. Pascal Cherki. Je défends donc modestement, et j'espère que je ne serai pas le seul à voter en ce sens, la souveraineté du peuple dont nous sommes les dépositaires pour un mandat de cinq ans. Le souverain, dans notre pays, c'est le peuple ; il nous incombe, élus de la nation, de voter en son nom et dans son intérêt. Nous déposséder au profit de l'exécutif, donc d'une certaine manière de la technocratie, n'est pas une manière moderne d'exercer la démocratie.

Mme Monique Rabin. *M. Bruno Le Roux et M. Alain Fauré.* Le temps de parole !

M. Pascal Cherki. Je regrette qu'un ministre de gauche, qu'un gouvernement de gauche ait recours abusivement à une procédure qu'en d'autres temps nous avons dénoncée comme exorbitante d'un point de vue démocratique.

M. le président. Sur l'article 3 *bis*, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements de suppression de l'article ?

M. Gilles Savary. *rapporteur thématique.* Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron. *ministre.* L'avis du Gouvernement est également défavorable, et j'aimerais revenir sur certains des points qui ont été soulevés par les différents orateurs.

Le projet Charles-de-Gaulle Express, qui a fait l'objet de plusieurs études et rapports, est absolument nécessaire, non seulement pour répondre aux besoins de transports en Île-de-France mais aussi en termes d'attractivité pour cette région. Les effets sur la régularité des transports quotidiens ont été établis.

Nous avons eu ce débat en commission spéciale, en particulier avec MM. Roumegas et Baupin. Le Charles-de-Gaulle Express circulera en grande partie sur des voies existantes, le long du RER B, mais aussi sur des voies différentes en mesure d'accueillir ces nouvelles circulations.

Concernant la mobilisation de crédits publics, l'État et les collectivités ne seront en aucun cas sollicités pour contribuer à ces projets au moyen de subventions. Je répète ce qui a déjà été dit en commission spéciale : le montage repose sur la création d'une filiale commune d'Aéroports de Paris, qui est une société anonyme majoritairement détenue par l'État, et de SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial. Le capital de ladite société pourra être ouvert à un tiers investisseur.

Enfin, ce projet, sur lequel le Conseil d'État a rendu un avis en octobre 2014, fait l'objet aujourd'hui d'une habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance. Je souhaite répondre sur ce point à l'argument réitéré de M. le député Cherki.

Tout d'abord, je rappelle que lorsque le Gouvernement prend des mesures par ordonnance, il ne se substitue pas au contrôle du législateur...

Mme Michèle Bonneton. Mais si !

M. Emmanuel Macron. *ministre.* ...puisque l'habilitation comme la ratification sont soumises au vote. Et nous aurons l'occasion d'ailleurs, sur d'autres textes, en particulier la loi ALUR, qui avait habilité le Gouvernement à prendre par ordonnance un certain nombre de mesures en matière de logement intermédiaire, de demander la ratification. Le contrôle du législateur se fait donc à la fois en amont et en aval.

Ensuite, le législateur peut tout à fait être associé aux travaux, et c'est ce qui sera fait. L'engagement pris par le Gouvernement – je réponds aussi par courtoisie ici à M. le député Fasquelle, qui m'interrogeait tout à l'heure sur le canal Seine-Nord-Europe –, notre volonté est aussi d'associer l'ensemble des élus qui sont intéressés par ce projet, comme cela a été fait précédemment dans le cadre des travaux menés par M. le député Pavvros.

Enfin, nous souhaitons procéder par ordonnance parce que nous sommes dans l'attente d'un avis de la Commission européenne. Les études se poursuivent, et l'accélération se justifie par des échéances, en particulier l'Exposition universelle, qui nous imposent d'avancer rapidement. Notre volonté, c'est d'avancer tout en continuant de mener la concertation nécessaire et les études requises dans le cadre du débat démocratique qui s'impose. C'est l'objet de cet article, et c'est pourquoi nous assumons la procédure qui est proposée dans son dispositif.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Il faut que nous prenions conscience que la France est la première destination touristique au monde et que Paris a une place à défendre comme capitale mondiale dans le domaine du tourisme. Il est vrai que les touristes étrangers sont très nombreux à se plaindre des difficultés qu'il y a à rallier le centre de Paris depuis nos aéroports, et ce n'est pas un petit sujet.

Je ne peux que me réjouir de ce que l'on construise cette liaison rapide entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et Paris et ne comprends pas que l'on puisse s'y opposer aujourd'hui. Certes, il y a beaucoup à faire dans le domaine des transports et dans l'ensemble de l'Île-de-France, mais les usagers des transports collectifs ont aussi besoin de travailler : c'est l'activité économique qu'il faut soutenir.

Mais, après le canal Seine-Nord, je crains un nouvel effet d'annonce.

M. Christian Jacob. C'est le cas !

M. Daniel Fasquelle. Les annonces se multiplient à l'occasion de ce texte, et à la veille des élections départementales et régionales. Avec le Président de la République, le Premier ministre et le Gouvernement, on est très souvent dans la communication.

M. Christophe Castaner, *rapporteur thématique.* Ne donnez pas de leçon ! Cinq ans, et zéro réalisation !

M. Daniel Fasquelle. Mais la réalité, c'est qu'il y a 3,5 millions de chômeurs dans notre pays.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer quel est le coût de cette infrastructure et nous donner une date ?

Par ailleurs, vous qui avez parlé de nos contradictions, je ne doute pas que vous vous attacherez à lever celle-ci : vous voulez laisser aux maires la possibilité de décider ou non de l'ouverture des magasins le dimanche ; grâce à cette ligne express, les touristes pourront plus facilement rejoindre le cœur de Paris, y compris le dimanche, où ils trouveront les magasins fermés, par volonté de la maire socialiste de la municipalité !

M. le président. La parole est à Mme Catherine Vautrin.

Mme Catherine Vautrin. Le Charles-de-Gaulle Express est devenu une impérieuse nécessité. Comme Daniel Fasquelle vient de le dire, nous ne pouvons pas prétendre à être l'une des toutes premières destinations touristiques au monde et réserver aux touristes qui arrivent à Charles-de-Gaulle l'accueil que l'on sait.

Ce projet représente aussi un enjeu économique de desserte de l'ensemble de la région parisienne et un enjeu environnemental. La situation d'embolie permanente autour de cet aéroport ne peut perdurer.

Enfin, soyons clairs, monsieur le ministre : en soutenant ce projet, nous ne sommes pas dupes. Nous espérons simplement que ce texte ne sera pas qu'une gigantesque boîte à rêves. Vous avez commencé d'expliquer quel serait le montage de ce projet, mais êtes resté très discret sur le plan de financement. C'est pourtant ce que nous attendons, car, très concrètement, c'est ainsi que les choses pourront avancer.

Même si ordonnances et Parlement ne vont pas toujours ensemble, nous comprenons la nécessité des ordonnances en l'espèce. Sachez toutefois que la confiance n'exclura pas le contrôle et voyez ce vote de notre groupe en faveur de l'article 3 *bis* comme un encouragement à avancer, pour l'économie de notre pays et l'attractivité de la destination France.

M. le président. La parole est à M. Bruno Le Roux.

M. Bruno Le Roux. Il n'est pas raisonnable d'opposer la nécessité impérieuse d'une liaison rapide entre Charles-de-Gaulle et le centre de Paris et le grand réseau de transports, d'ailleurs sur les rails.

J'ai eu la chance, il y a quelques semaines, d'être le rapporteur de la mission, présidée par Jean-Christophe Fromantin, qui doit préfigurer la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025. Ce n'est pas un projet hypothétique, c'est un projet sur lequel le Président de la République s'est engagé et dont le dossier doit être déposé dans les mois à venir. Je peux vous dire que tous les interlocuteurs que nous

avons auditionnés ont souligné la nécessité absolue que représente ce projet pour l'accueil de ces 80 millions de touristes qui se rendront, nous l'espérons, en France.

J'ai également été chargé d'une mission sur la compétitivité du transport aérien français, sujet majeur aujourd'hui, alors que nos compagnies sont attaquées. Là encore, tous les interlocuteurs ont expliqué combien il était important, pour le pavillon français, que le *hub* de Paris, qui souffre aujourd'hui d'une absence de bonne liaison avec la ville capitale, puisse tenir toute sa place. Ce ne sont pas seulement les voyageurs qui sont concernés, mais les dizaines de milliers de salariés de la zone de Roissy et des départements voisins : si nous ne construisons pas cette liaison ferroviaire, Francfort ou Londres nous dépasseront.

Pourquoi opposer ce projet, qui relie la capitale au reste du monde, au plan de développement des transports dans la région Île-de-France, qui lui-même a connu des développements sans précédents ? Il ne convient pas non plus d'évoquer la question de la qualité de service du RER B. Je n'accepterai jamais qu'elle soit dégradée parce que la priorité serait donnée à une liaison permettant de desservir l'aéroport en vingt minutes ! Les deux projets comptent et sont en situation d'être réalisés, grâce au financement rappelé par le ministre. Quand on parle de Charles-de-Gaulle Express, on parle de la place de la France dans le monde. Il ne s'agit pas de lui opposer la qualité des transports en commun, qualité que nous devons aujourd'hui aux Franciliens et à tous les habitants de notre pays attirés par la région capitale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Christophe Fromantin. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Roumeegas.

M. Jean-Louis Roumeegas. L'intervention de notre collègue Le Roux montre que nous avons besoin de débattre. Je le remercie d'ailleurs d'avoir expliqué sa position, ce dont s'est passé le rapporteur et qu'a fait très brièvement M. le ministre. La représentation nationale ne pourra pas juger de ces éléments et ne pourra que ratifier ou non l'ordonnance *in fine*. Cela n'est pas satisfaisant. On ne peut, parce que l'on est favorable à un projet, se passer de débat et procéder par ordonnance et, sur un sujet plus contestable, exiger la démocratie. L'exigence démocratique doit être permanente ; c'est une question de rigueur intellectuelle !

Peut-on vraiment tout financer ? Le financement de la liaison sera à deux tiers public, mais les investisseurs privés ne sont pas encore là – c'est un point qui mérite d'être discuté. Par ailleurs, la SNCF pourra-t-elle financer à la fois la liaison express et les priorités sociales ? Cela reste à démontrer, et nous sommes prêts à en débattre.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. Bruno Leroux l'a souligné, la nécessité d'une liaison express entre Paris et Roissy a été rappelée par chacune des personnes auditionnées, pendant huit mois, par la mission d'information parlementaire. Tous les groupes étaient représentés mais tous n'ont pas participé aux réunions. Alors que la mission comptait 30 membres, nous n'étions que cinq ou six députés présents lorsque des grands patrons, des étrangers, des opérateurs de transport, des élus, venaient discuter et échanger sur ce sujet.

Le débat a eu lieu et il était passionnant. Mais à un moment, il faut conclure, et j'approuve la décision du Gouvernement de le placer dans ce véhicule législatif.

Rotterdam est candidate pour l'exposition universelle de 2025 et, en l'espace de six mois, les Pays-Bas ont pris un nombre extraordinaire de décisions pour motiver cette candidature. Nous pouvons demander encore des débats, mais les trains vont passer – c'est le cas de le dire – et la France perdra des parts de marché, du rayonnement. Saisissons-nous des débats quand ils sont organisés dans les commissions ou dans les missions parlementaires. Puis décidons. Je voterai donc en faveur de cet article.

(Les amendements de suppression n^{os} 1239 et 1838 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Les amendements n^{os} 927 et 928 de M. Ferrand, rapporteur général, sont rédactionnels.

(Les amendements n^{os} 927 et 928, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3 bis.

(Il est procédé au scrutin.)

. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 62 |
| Nombre de suffrages exprimés | 59 |
| Majorité absolue | 30 |
| Pour l'adoption | 51 |
| contre | 8 |

(L'article 3 bis, amendé, est adopté.)

Article 3 ter

M. le président. Les amendements, n^{os} 929, 1054 rectifié et 930 de M. Ferrand, rapporteur général, sont rédactionnels.

(Les amendements n^{os} 929, 1054 rectifié et 930, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(L'article 3 ter, amendé, est adopté.)

Après l'article 3 ter

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements tendant à insérer un article additionnel après l'article 3 ter.

La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n^o 2460.

M. André Chassaigne. Si vous le permettez, je défendrai également l'amendement n^o 2461, puisque tous deux visent à demander un rapport. S'ajoutant aux rapports sur le bilan carbone et sur l'emploi dans la filière automobile, ces rapports permettront de confirmer les propos tenus par le ministre et le rapporteur. Il faut juger sur les actes ! Le premier rapport portera sur les conséquences pour les usagers du développement du transport par autocar en matière de sécurité, de confort et de fiabilité. Le deuxième rapport analysera l'évolution de l'offre ferroviaire et les moyens de remédier à l'érosion du trafic.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Je trouve la rédaction de l'amendement n^o 2460 quelque peu compliquée. S'agit-il de comparer les accidents entre le train et les autocars, s'agit-il de sonder les usagers ? Néanmoins, l'avis est favorable aux deux amendements.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. La facilité consiste à donner un avis favorable aux demandes de rapport, et je suis pour l'évaluation. Il me semble toutefois, monsieur Chassaigne, que votre demande est satisfaite par l'amendement n^o 2020, adopté à l'article 2, car nous avons intégré ces préoccupations dans les missions mêmes de l'autorité. Si tel n'était pas le cas, l'avis serait favorable.

(Les amendements n^{os} 2460 et 2461 sont successivement adoptés.)

Article 3 quater

M. le président. Les deux amendements, n^{os} 931 et 932, de M. Richard Ferrand, rapporteur général, sont rédactionnels.

(Les amendements n^{os} 931 et 932, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

(L'article 3 quater, amendé, est adopté.)

Après l'article 3 quater

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements visant à insérer un article additionnel après l'article 3 quater.

Les amendements n^{os} 2572 rectifié et 2631, deuxième rectification sont identiques.

La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général, pour soutenir l'amendement n^o 2572 rectifié.

M. Richard Ferrand, rapporteur général. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n^o 2631, deuxième rectification.

M. Jean-Louis Bricout. Les dispositions de la loi du 11 février 2005 relatives à l'accessibilité, récemment modifiées par l'ordonnance du 26 septembre dernier, concernent les lignes de transport public de voyageurs par autocar placées sous la responsabilité d'une autorité organisatrice des transports.

Cependant, ces dispositions ne sont pas adaptées aux services réguliers non urbains qui pourront être créés par des entreprises de transport public routier non urbain. Aussi, il convient d'ajouter au code des transports une définition des services librement organisés et des dispositions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite de ces nouvelles lignes de transport. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. J'aurais une préférence pour l'amendement n° 2479 qui sera présenté par M. Baupin à l'article 4. Je vous invite par conséquent à retirer vos amendements.

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

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Je retire l'amendement n° 2572 rectifié.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Je retire l'amendement n° 2631, deuxième rectification.

(Les amendements identiques n°s 2572 rectifié et 2631, deuxième rectification, sont retirés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2458 et 979, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 2458.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Annie Genevard, pour soutenir l'amendement n° 979.

Mme Annie Genevard. Monsieur le ministre, vous avez affirmé, en commission spéciale, préférer aux études d'impact les rapports d'évaluation *a posteriori*. Cet amendement tend à ce que le Gouvernement remette au Parlement une évaluation des conséquences du développement du transport de voyageurs en autocar sur le réseau régional ferroviaire.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je trouve curieux que l'on en vienne à demander un rapport sur les conséquences du développement du transport de voyageurs en autocar sur l'industrie ferroviaire ! C'est assez oblique tout de même ! Établirons-nous des rapports de causalité entre les deux ? Avis défavorable aux deux amendements.

Vous aurez remarqué que l'on réclame à présent un rapport témoignage tous les deux amendements. Il n'y a pas mieux pour obstruer complètement les services de l'État ! Nous devrions nous pencher sérieusement sur cette question un de ces jours car il n'est pas possible de demander un rapport tous les quarts d'heure sur n'importe quoi. *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Je suis sensible, madame la députée, à votre souci d'évaluer le dispositif et à ce qu'il soit tenu compte de ses effets, non pas sur l'industrie ferroviaire, mais sur le transport ferroviaire. Il me semble qu'un amendement de M. Chassaigne, qui a été adopté, couvre ce sujet. Je vous invite par conséquent à retirer le vôtre. Par ailleurs, si nous avions décidé d'établir un tel rapport, il aurait été préférable qu'il soit rédigé par l'autorité de régulation plutôt que par le Gouvernement. Je souhaite que l'on ne multiplie pas les rapports même s'il est nécessaire d'évaluer régulièrement les conséquences de ces ouvertures sur l'ensemble des différents modes de transport, en particulier le ferroviaire.

M. le président. La parole est à Mme Annie Genevard.

Mme Annie Genevard. Deux poids, deux mesures, monsieur le rapporteur. Vous examinez avec bienveillance les demandes de rapport qui émanent de votre majorité mais vous traitez les nôtres par le plus parfait mépris. Ainsi avez-vous accepté un rapport sur l'égalité entre les hommes et les femmes dans le transport ferroviaire. En tant que femme, je ne nie pas que cette étude soit importante mais celle que je vous demande l'est au moins tout autant. Vous vous êtes appuyé sur les résultats de l'évolution du transport par autocar en Allemagne par rapport au transport par voie ferroviaire. Vous étiez bien content de disposer de ces éléments pour justifier de la pertinence de ce texte.

Je vous propose tout simplement d'établir un rapport dont les données permettraient de justifier la pertinence de cette loi une fois le rapport énoncé.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je vous présente mes excuses, madame, pour avoir avancé des arguments quelque peu expéditifs. Tout d'abord, il est faux de prétendre qu'il y aurait deux poids deux mesures puisque je viens de rendre un avis défavorable à deux demandes de rapport, l'une qui émane de vous, l'autre de M. Chassaigne. Que je sache, vous n'appartenez pas à la même formation politique...

M. Jean-Pierre Vigier. C'est élégant...

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Par ailleurs, le rapport que vous demandez n'est, ni plus ni moins, le rapport d'activité que remet l'ARAF chaque année. La mission de cette autorité est, en effet, d'étudier, chaque fois qu'elle est saisie, l'impact des lignes nouvelles de car sur les services publics. Ce rapport devrait satisfaire largement votre demande d'informations. Ne voulant pas contraindre les services du ministère à rédiger des rapports superfétatoires, je réitère l'avis défavorable de la commission.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le rapporteur, votre argumentaire est totalement différent de celui que vous nous avez présenté il y a un instant. Nous ne pouvons que nous étonner de ce revirement très brutal, qui est profondément choquant.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Mais de quel revirement parlez-vous, madame ? En quoi ai-je changé d'avis ?

Mme Véronique Louwagie. Je n'ai pas du tout parlé de changement d'avis, monsieur le rapporteur.

M. Philippe Vigier. Laissons-les seuls...

Mme Véronique Louwagie. Soyez attentif à nos propos. Le *Journal officiel* attestera dès demain que votre deuxième intervention n'a rien à voir avec la première, ce qui est désabusant.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Caillet.

M. Jean-Yves Caillet. Il me semble que Mme Louwagie a confondu l'argument, certes rapide mais très clair, du rapporteur quant à la proposition de rapport de M. Chassaigne pour étudier l'influence du développement du transport par autocar sur l'industrie ferroviaire – rapport « oblique », pour reprendre ses propos – avec celui qu'il n'avait pas

développé dans un premier temps en réponse à son amendement mais qu'il vient de faire. Soyons tous attentifs, même à cette heure tardive.

M. Jean Launay. C'est un complément d'argumentaire...

(Les amendements n^{os} 2458 et 979, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 4

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, premier inscrit sur l'article.

M. Jean-Louis Bricout. Cet article, qui habilite le Gouvernement à procéder par voie d'ordonnance à la refonte du cadre juridique applicable aux gares routières de voyageurs, pose la question de l'intermodalité. Nous en connaissons tous les enjeux : proposer au plus près de nos concitoyens des solutions de transport collectif, assurer leur accessibilité à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite.

Parce qu'elles sont également un point obligé entre une solution de transport collectif et un début ou une fin de trajet qui se veut la plupart du temps individuelle même si parfois il est partagé par une solution de covoiturage, il paraît essentiel que ces équipements intermodaux permettent de parquer à moindre coût les véhicules individuels, mais également de favoriser l'accès au transport doux, comme le vélo.

Quant aux gares de péage autoroutier, point de passage obligé sur de nombreux trajets, il semble dommage de ne pas y trouver, ou très rarement, une solution de transport collectif, comme des navettes jusqu'à la grande ville la plus proche. Il me semblerait pertinent que les collectivités ou les concessions d'autoroutes s'investissent et intègrent dans leur espace autour des péages l'installation de parkings sécurisés et l'accueil de bus navettes jusqu'à la grande ville.

M. le président. La parole est à M. Gérard Sebaoun.

M. Gérard Sebaoun. J'ai suivi avec attention les travaux de la commission spéciale et j'ai entendu la volonté du Gouvernement de revoir l'ordonnance de 1945 afin d'établir un cadre national transparent et lisible pour tous les acteurs et les opérateurs, ce qui, à la lecture des travaux de l'autorité de la concurrence sur le sujet, n'est pas le cas aujourd'hui.

Depuis la loi d'orientation de transports intérieurs, les gares routières sont une composante du service public des transports. Ce sont le plus souvent les collectivités – communes, intercommunalités, départements – qui en ont la charge et choisissent soit de recourir à la régie directe soit d'en déléguer la gestion.

Selon une étude de la Fédération nationale du transport de voyageurs en date de 2012, 44 % des gares appartenaient à des autorités urbaines, 37 % aux départements, le reste relevant de situations très diverses, notamment du domaine public de la SNCF.

Gilles Savary a relevé en commission spéciale l'extrême complexité du sujet et la nécessité absolue de rechercher l'intermodalité aéroportuaire et ferroviaire, gage de réussite. La commission a confié dans le texte à l'ARAFER quelques responsabilités en matière d'accessibilité.

Je reste cependant inquiet suite au rapport très récent de la commission d'étude de l'impact de ce texte : en l'état actuel du développement des gares routières en France, il ne leur serait pas possible d'accueillir une activité sensiblement supérieure en raison notamment d'un risque de désorganisation.

N'y a-t-il pas aujourd'hui un risque prévisible que des autorisations de lignes précèdent le recensement et le maillage territorial en gares routières intermodales qui ne seraient pas susceptibles d'accueillir dans les meilleures conditions et en toute sécurité les futurs usagers ?

Je regrette qu'il faille recourir aux ordonnances mais quelles assurances le ministre peut-il nous apporter quant à leur contenu ?

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, demain, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Lecture définitive du projet de loi de modernisation et de simplification du droit ;

Suite du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 28 janvier 2015 à une heure.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY



ABONNEMENTS

| NUMÉROS d'édition | TITRES | TARIF abonnement France (*) |
|-------------------|--|-----------------------------|
| | | Euros |
| | DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE | |
| 03 | Compte rendu..... 6 mois | 103,90 |
| 33 | Questions..... 6 mois | 76,95 |
| | DÉBATS DU SÉNAT | |
| 05 | Compte rendu..... 6 mois | 93,40 |
| 35 | Questions..... 6 mois | 55,85 |
| 85 | Table compte rendu..... | 19,80 |

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

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

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

(*) Arrêté du 8 décembre 2014 publié au *Journal officiel* du 10 décembre 2014

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,90 €
(Fascicules compte rendu et amendements)