

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

121^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 28 janvier 2015

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME LAURENCE DUMONT

1. Croissance, activité et égalité des chances économiques (p. 489)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 489)

Article 5 (*suite*) (p. 489)

Amendements n^{os} 2890, 1773

M. Gilles Savary, rapporteur thématique de la commission spéciale

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

Amendements n^{os} 752 rectifié, 3167, 2665, 2768 deuxième rectification

Après l'article 5 (p. 491)

Amendements n^{os} 986, 1242, 2172

M. François Brottes, président de la commission spéciale

Amendement n^o 2457

Article 5 *bis* (p. 495)

Amendements n^{os} 361, 938, 939, 512, 1775

Article 6 (p. 497)

Amendements n^{os} 2677, 2695, 2715

Article 6 *bis* (p. 497)

Article 7 (p. 497)

Amendements n^{os} 942, 2789

Article 8 (p. 497)

M. Gilles Savary, rapporteur thématique

M. Jean-Frédéric Poisson

M. Lionel Tardy

M. Jean Lassalle

Amendements n^{os} 513, 664, 1798, 3038 rectifié, 1800, 2954, 657, 658

Suspension et reprise de la séance (p. 501)

Amendements n^{os} 659, 3074

Rappel au règlement (p. 502)

M. Jean-Frédéric Poisson

Article 8 (*suite*) (p. 502)

Amendement n^o 1804

Après l'article 8 (p. 503)

Amendements n^{os} 328 rectifié, 1028

Article 8 *bis* (p. 503)

Article 8 *ter* (p. 503)

M. Jean-Frédéric Poisson

M. Jean Lassalle

Amendement n^o 3022

Article 8 *quater* (p. 509)

M. Jean-Frédéric Poisson

M. Jean Lassalle

M. Emmanuel Macron, ministre

Amendements n^{os} 2381, 1449

Article 8 *quinquies* (p. 512)

Amendements n^{os} 2396, 1450

Amendement n^o, 3177 et 3182 (sous-amendement)

Article 8 *sexies* (p. 513)

Article 8 *septies* (p. 513)

Amendements n^{os} 514, 1828

Après l'article 8 *septies* (p. 513)

Amendement n^o 3082 rectifié

M. Richard Ferrand, rapporteur général de la commission spéciale

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 518)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME LAURENCE DUMONT

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. 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 (nos 2447, 2498).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de treize heures et seize minutes pour le groupe SRC, dont 667 amendements sont en discussion, dix-sept heures et vingt-cinq minutes pour le groupe UMP, dont 1 371 amendements sont en discussion, quatre heures et quarante-quatre minutes pour le groupe UDI, dont 153 amendements sont en discussion, deux heures et vingt-trois minutes pour le groupe RRDP, dont 82 amendements sont en discussion, deux heures et seize minutes pour le groupe écologiste, dont 160 amendements sont en discussion, deux heures et trente minutes pour le groupe GDR, dont 117 amendements sont en discussion, et cinquante-deux minutes pour les députés non-inscrits.

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n° 2890 à l'article 5.

Article 5 *(suite)*

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, nos 2890 et 1773, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Joël Giraud, pour soutenir l'amendement n° 2890.

M. Joël Giraud. Madame la présidente, monsieur le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, monsieur le président de la commission spéciale, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, cet amendement assure

le renforcement des obligations pesant sur les concessionnaires d'autoroutes dans la passation de leurs marchés au mieux de la répartition des compétences entre le régulateur et des commissions spécialisées indépendantes mises en place au sein de chaque concessionnaire.

Ce dispositif doit permettre de pallier les dysfonctionnements constatés et d'améliorer le respect des obligations de publicité et de mise en concurrence dans le secteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier, pour soutenir l'amendement n° 1773.

M. Philippe Vigier. Cet amendement va dans le même sens, mais je me permets d'ajouter deux mots.

Il importe que l'autorité de régulation ne soit ni encombrée ni engorgée.

C'est pourquoi il est proposé d'instaurer un premier niveau de contrôle, qui pourrait être assuré par la commission spéciale des marchés, laquelle veillerait naturellement au respect des procédures, sa composition devant évidemment satisfaire à des conditions d'indépendance.

Le second niveau de contrôle serait assuré par l'ARAFER, laquelle serait saisie par ces fameuses commissions des marchés lorsqu'elles constateront des manquements aux obligations de publicité ou de mise en concurrence.

Ce premier passage par les commissions de marchés évitera donc tout encombrement nuisant à l'efficacité de l'autorité de régulation au quotidien.

Notre but, vous l'avez compris, c'est que le contrôle soit plus efficace.

Mme la présidente. 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, ou plutôt, demande de retrait, étant entendu que l'amendement n° 752 rectifié qui va être discuté dans un instant me semble couvrir et compléter très largement les intentions de ces deux amendements.

Mme la présidente. 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. Je partage totalement la philosophie de ces deux amendements mais je demande également leur retrait au bénéfice de l'amendement n° 752 rectifié qu'a déposé le rapporteur général de la commission spéciale.

Sa rédaction est en effet plus précise en ce qu'il prévoit la présence d'un représentant de l'autorité de régulation et qu'il ménage la possibilité, pour l'autorité, de recevoir un avis préalable de la commission des marchés. Ces amendements sont satisfaits par l'amendement n° 752 rectifié.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. L'esprit de ce dernier étant en effet comparable à celui que j'ai défendu, je retire volontiers mon amendement et propose même de cosigner celui du rapporteur général, ce qu'il acceptera sans doute, tant il est généreux. *(Sourires.)*

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Sans aucun problème.

(L'amendement n° 2890 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. J'imagine que le rapporteur fera preuve de la même générosité me concernant !

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Mais oui !

M. Philippe Vigier. Vous me rassurez !

(L'amendement n° 1773 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 752 rectifié.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Par cet amendement, il s'agit de préciser les conditions de mise en œuvre des commissions des marchés et, en particulier, le rôle de l'ARAFER à leur égard.

M. Saddier avait formulé ce souhait à travers un autre amendement. Nous nous retrouvons : l'ARAFER fixera les règles des marchés publics, les grands principes des cahiers des charges. Ensuite, elle contrôlera en aval les travaux de ces commissions des marchés. Enfin, elle donnera un avis conforme sur la composition de chaque entité, c'est-à-dire de chaque société autoroutière.

Voilà quelles sont les grandes règles de fonctionnement qui tiennent à peu près compte de l'ensemble des préoccupations exprimées légitimement par nos collègues, de M. Saddier à M. Giraud en passant par M. Vigier.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de ne pas avoir oublié mes propos – mais je ne doutais pas une seconde qu'il en serait ainsi.

Fidèle à l'esprit qui a présidé à notre discussion – j'ai accepté tout à l'heure de retirer mon amendement, M. le rapporteur a accepté que MM. Pancher et Vigier soient cosignataires du sien –, je n'imagine pas une seconde que vous refusiez ma cosignature pour celui-ci.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Aucun problème !

Mme Catherine Coutelle. Tout le monde est signataire !

(L'amendement n° 752 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 3167.

M. Martial Saddier. Le Gouvernement doit transmettre chaque année au Parlement un rapport sur les marchés définis et les travaux réalisés en exécution de ces derniers.

Il est également proposé que ce rapport soit rendu public.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. À quelques nuances près, cet amendement reprend la formulation de l'alinéa 23 de l'article tel qu'adopté en commission.

Sur le fond, je ne puis qu'y être favorable mais, sur la forme, j'y suis défavorable puisque cela serait totalement redondant.

Je vous renvoie à l'alinéa 23, monsieur Saddier, qui a été voté en commission.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Au-delà de cette question, c'est bien l'ARAFER qui doit transmettre le rapport et non le Gouvernement. L'alinéa 23, tel que mentionné, répond à l'objectif souhaité.

Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 3167 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 2665.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement donne à l'ARAFER tout pouvoir pour obtenir informations et données de la part des concessionnaires, mais aussi pour procéder à des expertises sur l'économie des concessions autoroutières.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Une question peut-être stupide, monsieur le rapporteur, mais vous me la pardonnerez si tel est le cas : les autoroutes restées sous statut privé mais dont l'État est actionnaire majoritaire sont-elles également concernées et « éligibles » à toutes les investigations de l'ARAFER ?

Pour être très clair, je pense à Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc, dont la majorité du capital est propriété de l'État – heureusement, je me suis assez battu pour qu'il en soit ainsi – mais qui est sous statut privé. Cette société d'autoroutes sera-t-elle soumise au même contrôle que les autres par l'ARAFER ?

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. De mon point de vue, oui, l'ARAFER étant un régulateur pour l'ensemble des sociétés d'autoroute, quel que soit leur statut – Cofiroute est

d'ailleurs également concernée, qui jusqu'ici échappait à toute régulation ou presque et n'était pas obligée d'avoir une commission des marchés en son sein.

(L'amendement n° 2665 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 2768 deuxième rectification.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Cet amendement important concerne une des « zones grises » des sociétés d'autoroutes : le marché de concessions d'une partie de leur domaine autoroutier pour y exploiter des services autoroutiers tels que, par exemple, des stations-service ou des restaurants. Jusqu'à présent, nous n'avons jamais réussi à savoir ce qui se passait vraiment entre eux.

Notre idée consiste donc à ouvrir également ce champ de contrôle sur tout ce qui se passe sur les aires d'autoroutes. Avec cet amendement, l'Autorité de la concurrence pourra mener des investigations sur les questions de prix, de transparence et, le cas échéant, d'ententes.

(L'amendement n° 2768 deuxième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 5, amendé, est adopté.)

Après l'article 5

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 986.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Cet amendement est très cher à notre collègue Olivier Faure, lui qui le dépose assez régulièrement, de loi de finances en loi de finances rectificative. Nous le retrouvons aujourd'hui fort justement.

Il est des exonérations fiscales liées en particulier aux charges d'intérêt supportées par les délégataires sur leurs investissements – sur leurs emprunts finançant leurs investissements.

M. Olivier Faure souhaiterait que, compte tenu de leurs dividendes, le mécanisme de plafonnement de la déductibilité des charges financières créé par la loi de finances initiale pour 2013 soit abandonné s'agissant des sociétés d'autoroutes.

Je sou mets cet amendement, auquel il tient beaucoup, et qui me semble d'ailleurs tout à fait légitime au vu des résultats de ces sociétés.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Je sais que cet amendement est cher à certaines et certains d'entre vous. Néanmoins, je voudrais rappeler ici plusieurs points.

Le premier, c'est que cet amendement a déjà été débattu dans le cadre de la loi de finances pour l'année 2015 et qu'il a fait l'objet d'un avis défavorable du Gouvernement, pour des raisons sur lesquelles je vais revenir. Il fait aujourd'hui un retour inopiné.

Le second point, c'est que les contrats ici visés sont ceux qui ont été conclus avant la loi de finances pour 2013. Cet amendement introduirait donc une insécurité, ou en tout cas une complexité, dans les contrats visés.

Deux autres points me conduisent à émettre un avis résolument défavorable à votre amendement : le premier, c'est qu'un tel amendement présente une forme d'insécurité juridique, pour ne pas dire constitutionnelle, compte tenu du fait que les contrats ont été conclus en vertu d'équilibres qui leur préexistaient. C'est d'ailleurs ce qui avait conduit mon collègue Christian Eckert à émettre un avis défavorable à un amendement comparable présenté en projet de loi de finances.

Je reviendrai par ailleurs sur l'argument qu'a développé tout à l'heure M. Bertrand Pancher : si un tel amendement était voté, la charge fiscale que l'on répercuterait sur les sociétés d'autoroutes serait elle-même répercutée sur les usagers, en vertu même desdits contrats, puisqu'ils ont été conclus avec un équilibre fiscal que vous changeriez par ce truchement.

Il me semblerait donc bien préférable que la négociation soit menée jusqu'à son terme et que l'on remette à plat l'équilibre de ces contrats, plutôt que de modifier un dispositif fiscal, alors même que des décisions avaient été prises et que des équilibres avaient été préservés. Pour toutes ces raisons, j'émettrai un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je veux confirmer l'analyse que vient de faire M. le ministre : il est vrai que si cet amendement était voté, il aurait des répercussions sur les tarifs autoroutiers, par la simple application du contrat de concession. Je voudrais ajouter, puisque Gilles Savary ne l'a pas mentionné, un chiffre qui figure dans le rapport de l'Autorité de la concurrence : cette déductibilité des intérêts des emprunts aura représenté une recette complémentaire, ou une réduction de dépense, de 3,4 milliards d'euros pour les sociétés d'autoroutes depuis leur privatisation en 2006.

Mme Catherine Coutelle. Pas mal !

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Madame la présidente, compte tenu des arguments qui ont été exposés, je ne veux pas m'entêter et je retire cet argument. Je persiste néanmoins à penser que ce sujet est extrêmement sérieux et qu'il faudra probablement y revenir, car l'existence de tels aménagements fiscaux est un peu choquante. J'en déduis, personnellement, que M. Villepin est plus brillant à l'ONU que dans la négociation des contrats d'autoroute.

(L'amendement n° 986 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Roumegas, pour soutenir l'amendement n° 1242.

M. Jean-Louis Roumegas. Cet amendement vise à augmenter la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

Les bénéficiaires parfois disproportionnés de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes est un sujet qui a défrayé la chronique. Par ailleurs, depuis l'abandon de l'écotaxe, en particulier, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France a besoin d'argent. L'augmentation des taxes serait un moyen simple d'alimenter ce fonds, qui contribue à une mobilité durable dans notre pays. Or il est absolument nécessaire d'agir, si nous voulons respecter les engagements que nous avons pris en la matière.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Les mêmes causes produisant les mêmes effets, je crains, hélas, que si nous augmentons cette taxe, la hausse ne se répercute sur l'usager. Elle sera totalement neutre et indolore pour les concessionnaires d'autoroutes, mais l'usager, lui, verra ses tarifs augmenter. À moins que vous ne le retiriez, j'émets donc sur votre amendement, monsieur Roumegas, un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Même avis. Je pense que l'on peut obtenir, par la négociation, un dispositif plus efficace : tel est, en tout cas, l'objectif que nous poursuivons. Si cet amendement était voté, il conduirait à répercuter totalement la charge sur les usagers, en vertu des contrats en vigueur. Je vous invite donc à retirer cet amendement, sans quoi j'appellerai à le repousser. Votre souci de voir les sociétés d'autoroutes contribuer davantage sera satisfait par la négociation et la remise à plat de ces contrats : je vous renvoie, sur ce sujet, à l'intervention de M. Chanteguet.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Roumegas.

M. Jean-Louis Roumegas. Il est dommage, monsieur le ministre, que vous ne nous disiez pas vraiment comment vous comptez renégocier. Vous en donnez-vous vraiment les moyens ? On peut en douter. Nous avions, pour notre part, proposé une solution plus radicale, à savoir la dénonciation des contrats, mais elle n'a pas été retenue. Parce que nous ne croyons pas à cette négociation, nous maintenons cet amendement.

(L'amendement n° 1242 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 2172.

M. Denis Baupin. Cet amendement résulte à la fois du travail accompli en commission spéciale et des conclusions du rapport que Fabienne Keller et moi-même avons fait, au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, sur les véhicules écologiques.

Le présent amendement ne concerne pas les péages, mais prévoit la création de voies réservées sur les autoroutes comportant au moins trois voies et situées à proximité des métropoles. Ces voies seraient réservées aux véhicules que nous souhaitons favoriser. Les véhicules les plus sobres et les plus propres, les autocars, les taxis, les véhicules d'urgence, les véhicules d'autopartage et les véhicules transportant au moins trois personnes pourraient passer sur ces voies. Constatant que des véhicules de ce type arrivent plus vite à destination, les usagers seraient ainsi incités à les adopter.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Et puis quoi encore ?

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Cet amendement est très intéressant, qui vise à transposer en Europe, et en France, ce qui se fait déjà aux États-Unis. Le problème, c'est que nos autoroutes sont moins imposantes et beaucoup moins larges.

Cet amendement intéressait notre collègue Élisabeth Pochon, et il me semble qu'un amendement ayant le même objet a été voté, qui était porté, entre autres, par M. Plisson, dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique, qui est actuellement en navette entre l'Assemblée nationale et le Sénat. Puisque nous approuvons cette proposition, qui a été portée à la fois par nos collègues écologistes et par les députés du groupe SRC, j'émets un avis favorable à cet amendement.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. Nous sommes un peu stupéfaits, à l'UMP, de voir que tout le monde à l'air d'accord sur ce sujet. Nous sommes un peu surpris, car nous pensions que le ministre, lui, ferait au moins preuve de sagesse.

L'amendement évoque les « véhicules les moins polluants » : qu'est-ce à dire ?

Par ailleurs, on n'entre pas dans une métropole, on ne s'engage par sur une autoroute à trois voies, si l'on n'a pas une bonne raison de le faire, et en général, c'est pour travailler. Or le type de véhicule utilisé ne peut pas être un critère, car seuls les plus aisés peuvent changer de véhicule et acquérir un véhicule électrique.

Prendre une telle décision, qui concernera à la fois Paris, Lyon et Marseille, au détour d'un amendement, sans en mesurer les conséquences par une étude d'impact, est vraiment problématique. Ce n'est pas une mesure qui va relancer l'économie – de cela, on peut être sûr. Alors, a-t-elle vraiment sa place dans ce texte ? Il semble assez délirant de prendre ce type de décision sans étude d'impact !

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Nous avons examiné, en commission spéciale, un amendement comparable à celui-ci. Je voudrais, monsieur le ministre, rapporter les propos que vous aviez alors tenus, et vous interroger sur l'écart entre ces propos et l'avis très favorable que vous venez de donner. Je vous cite : « Ces amendements me semblent prématurés et juridiquement fragiles, au vu des différences qu'ils établiraient entre les contrats, s'agissant notamment de la règle des trois voies. Je serais donc plus ouvert à une étude, non seulement sur l'équilibre économique de telles dispositions, mais aussi sur leurs assises juridiques. »

Comme mon collègue Dominique Tian vient de le souligner, aucune étude d'impact ne nous a été soumise, depuis la réunion de la commission spéciale, sur les conséquences qu'une telle mesure pourrait avoir en termes d'équilibres économiques – alors que ces conséquences seront sans doute importantes –, pas plus que sur les aspects juridiques des contrats actuels.

Je suis donc très étonnée, monsieur le ministre, que vous donniez à cet amendement un avis « très favorable », sans expliquer pourquoi votre position a évolué depuis la réunion de la commission spéciale. Il me semble, je le répète, qu'une telle disposition mériterait une étude d'impact, qui prenne en compte l'ensemble des éléments que j'ai évoqués.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Charles Taugourdeau.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Je veux simplement ajouter que l'adoption d'un tel dispositif ajoutera une contrainte environnementale supplémentaire à ceux qui travaillent. Il avait été question, à une époque, de faire une voie spéciale pour que les taxis puissent rentrer de Roissy. Mais nos autoroutes ne comptent pas huit ou dix voies, comme ce peut être le cas ailleurs ! Il serait donc malvenu de mettre une voie à la disposition des véhicules électriques ou non polluants.

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes, président de la commission spéciale.

M. François Brottes., président de la commission spéciale. Cette ambition est portée depuis longtemps par un certain nombre d'entre nous ici, et quelques régions ou pays l'ont déjà mise en œuvre. Je peux témoigner de ce qui se passe dans l'Isère, département d'avant-garde, comme chacun sait. *(Sourires.)*

M. Philippe Vigier. Beau plaidoyer *pro domo* !

M. François Brottes., président de la commission spéciale. Je sens un vent de contestation. *(Sourires.)* En travaillant avec le ministre Dominique Bussereau, que vous avez dû connaître, nous avons mis en place, au niveau du conseil général et de l'agglomération de Grenoble, des voies de bus sur les voies d'urgence : c'était tout de même une sacrée gageure ! C'était très compliqué, et nous avons réussi à le faire.

M. Dominique Tian. Ce n'est pas la même chose !

M. François Brottes., président de la commission spéciale. Ce qui est proposé ici, ce n'est pas exactement la même chose, en effet, puisque les autoroutes concernées par le présent amendement sont celles qui comptent trois voies, et qu'il n'est pas question d'utiliser la voie d'urgence : c'est donc plutôt plus simple !

Il importera seulement, monsieur le ministre, et je me permets de vous le dire, que le décret qui précisera les choses introduise une hiérarchie. Il me semble en effet que la priorité absolue doit revenir aux transports en commun, et que les autres véhicules ne doivent venir qu'après. Or ce n'est pas ce que sous-entend la liste proposée par cet amendement, puisqu'il ne commence pas par les transports en commun. Je me permets de faire cette réflexion, car il serait dommage, si des embouteillages venaient à se créer sur cette voie dédiée, que les bus circulent moins bien.

M. Dominique Tian. Bien sûr !

M. François Brottes., président de la commission spéciale. Mais je suis certain que telle n'est pas l'intention de M. Baupin.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je tiens d'abord à dire que je suis surpris de ce tir de barrage venant de l'UMP, étant donné que j'ai rédigé mon rapport avec Mme Keller, et que la voie réservée reliant l'aéroport Charles-de-Gaulle à Paris a été mise en place par Mme Alliot-Marie ! Il s'agit là de mesures qui, de mon point de vue, n'ont pas de couleur politique et qui peuvent être soutenues par les uns et par les autres.

Vous me demandez ce que sont des véhicules « sobres et peu polluants ». Je vous renvoie à la loi relative à la transition énergétique, dans laquelle des amendements adoptés définissent précisément ces termes. Ce que je veux préciser, c'est que le dispositif proposé ici aura aussi un effet positif sur la

relance de notre industrie automobile. Celle-ci est aujourd'hui en difficulté et elle a besoin de fournir des véhicules qui soient mieux adaptés aux besoins de nos concitoyens, et notamment des véhicules moins polluants et plus sobres.

Pour répondre à la préoccupation formulée par François Brottes il y a quelques instants, j'indiquerai que lorsque j'étais maire adjoint de Paris, chargé des transports, j'avais fait faire une étude sur la circulation sur le périphérique, avec une voie, la voie de gauche, réservée à ces véhicules. La démonstration qui avait été faite, c'est que le nombre de véhicules circulant sur cette voie représentait environ 75 % du nombre de véhicules circulant sur une voie normale, ce qui signifie qu'elle était toujours fluide, et pourtant, il y passait plus de monde, puisque chacun des véhicules était mieux rempli. Cela reste à vérifier au cas par cas, mais globalement, les modèles, comme ce qui se passe aux États-Unis, montrent bien que c'est là un dispositif qui fonctionne, et qui peut permettre de mettre un peu d'intelligence dans des tuyaux.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Je tiens à vous rassurer pleinement, madame Louwagie, sur la cohérence de mes propos. D'abord, cet amendement, tel qu'il est rédigé, renvoie à un décret en Conseil d'État. Vous avez parfaitement raison de dire qu'il reste un certain nombre de problèmes pratico-pratiques à régler. Il convient effectivement, comme l'indiquait à l'instant le président Brottes, de hiérarchiser les véhicules. Il faut aussi que les conditions de mise en œuvre définissent les horaires, les types de voies concernées, ainsi que les aménagements nécessaires. Tout cela sera défini par décret.

Ce projet est tout à fait faisable. La preuve : des États qui, peut-être à vos yeux, ont le sens du pragmatisme l'ont déjà fait. Déplacez-vous en Californie, et vous verrez qu'il y existe une file de covoiturage qui correspond exactement à l'amendement déposé par M. Baupin. Sur trois voies, l'une est réservée au covoiturage et aux véhicules propres.

Il faut définir des critères simples, et le Gouvernement s'engage, d'une part à hiérarchiser, d'autre part, à ce que le dispositif soit pratique, et que l'on ne monte pas une usine à gaz, si vous me permettez cette expression familière. L'objectif qui est poursuivi, nous en avons discuté en commission spéciale, et nous le partageons tous. L'amendement définit une série de critères et renvoie à un décret en Conseil d'État, qui aura à établir cette hiérarchisation de manière simple et pratique.

Il existe d'ores et déjà, notamment sur plusieurs tronçons de l'A4, des voies réversibles qui peuvent être utilisées à certaines heures selon des critères identifiés.

Je pense que nous pouvons y arriver, que c'est pertinent, et au vu de notre volonté d'améliorer la régulation et la transparence du système autoroutier, il s'agit du bon moment pour le faire sans pour autant créer des choses trop compliquées.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Très rapidement, je veux rassurer nos collègues en leur disant premièrement que cet amendement ouvre une simple possibilité, et deuxièmement que l'article 14 *quater* introduit dans la loi de transition énergétique a demandé un rapport au Gouverne-

ment sur ce sujet. Je ne pense pas que l'on puisse mettre en œuvre le décret en Conseil d'État avant d'avoir analysé le sujet...

M. Dominique Tian. Donc, ça ne sert à rien !

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

M. Martial Saddier. Nos questions étaient légitimes !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Laissez-moi finir. Troisièmement, pour ce qui est de l'impact, très franchement, il n'est pas sérieux de penser que Paris puisse avoir un impact sur toutes les autoroutes de France. Il n'y aura que des impacts locaux, c'est pour cela qu'il est prévu de n'en faire qu'une possibilité.

M. Martial Saddier. Vous voulez faire plaisir aux Verts !

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Je veux d'abord réagir aux propos de M. Baupin, qui a parlé d'un tir de barrage des députés UMP. Ce n'est pas du tout cela, nous avons posé des questions parce que nous sommes interpellés par les changements de position qui ont pu intervenir entre la commission spéciale et ce soir. Le terme de tir de barrage n'est pas du tout adapté.

J'ai bien entendu les propos du ministre, et nous pouvons aller dans ce sens, cette disposition peut avoir une utilité, mais j'aurais aimé que dans les décrets qui déterminent un certain nombre de critères, soit mentionné ce que vous aviez évoqué lors de la commission spéciale, c'est-à-dire l'équilibre économique et les assises juridiques. Je regrette que parmi les critères retenus au niveau du décret, ces éléments ne figurent pas, car ils doivent être pris en compte pour le fonctionnement de nos autoroutes.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. C'est absolument hallucinant, si vous me permettez ! Entre Paris et Orly, il n'y a pas de voie réservée pour les bus et les taxis. À Charles-de-Gaulle, vous l'avez supprimée, elle n'y est plus.

M. Denis Baupin. C'est en travaux !

M. Dominique Tian. De quoi parle-t-on ? D'une société nouvelle qui va se créer et qui créera une ou deux voies de plus entre Paris et Orly et Charles-de-Gaulle et Paris ? Cela n'existe pas. De quoi parle-t-on ?

Et lorsque vous parlez d'Aix-Marseille – que je connais par cœur –, il n'y a évidemment pas de voie réservée parce que de toutes les façons, la circulation est impossible tous les jours. Il faudrait que l'on prévoie d'appliquer cette disposition quand sera créée une quatrième ou une cinquième voie sur les autoroutes qui entrent dans les métropoles – car il ne s'agit pas de n'importe quoi, on parle des métropoles qui vont être créées par une loi que nous allons discuter dans quelque temps.

Ensuite, monsieur Baupin, ce qui me paraît absurde, c'est que vous ayez ouvert à ce point le champ de cette mesure. Vous parlez des véhicules qui ne sont pas trop polluants, ou moins polluants – on ne sait pas ce qu'est un véhicule moins polluant, on suppose que ce ne sont pas les diesels...

M. Denis Baupin. La définition est dans la loi !

M. Dominique Tian. Cela concernera donc les taxis, mais pas les diesels. Ensuite, vous prévoyez également les véhicules de service – c'est assez large – et l'autopartage, mais comment cela peut se mesurer, qui ira regarder ? On pourra dire : « J'ai pris Blablacar, donc j'ai le droit ».

M. François Brottes, *président de la commission spéciale*. L'autopartage, c'est écrit sur les voitures !

M. Dominique Tian. Qui va contrôler ? Vous avez tellement ouvert de possibilités, parce que vous sentiez que cet amendement n'était pas solide, que finalement tout le monde ou presque aura le droit d'utiliser la voie qui existera, peut-être, plus tard. C'est vraiment une absurdité, cela paraît tellement hallucinant de parler d'un monde qui n'existe pas, d'autoroutes qui n'existent pas, de voies qui n'existent pas. De quoi parle-t-on ?

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Nous avons bien entendu vos propos, monsieur le ministre, mais il reste des interrogations – que j'évoquais il y a quelques minutes – en ce qui concerne les équilibres économiques et les assises juridiques qui ne sont pas mentionnés dans le décret. Au regard de ces interrogations, le groupe UMP s'abstiendra sur cet amendement.

(L'amendement n° 2172 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n° 2457.

M. Patrice Carvalho. Nous proposons par cet amendement que le Gouvernement remette au Parlement, avant le 1^{er} juillet 2015, un rapport visant explicitement les conditions de mise en œuvre d'une nationalisation de sociétés d'autoroutes.

Le Gouvernement a décidé d'accentuer la pression sur les sociétés d'autoroutes en confiant à l'autorité de régulation un rôle de contrôle. Il s'agira notamment pour elle de vérifier que les investissements intégrés aux contrats de concessions sont justifiés lorsqu'ils ont un impact sur le niveau des péages. L'autorité aura aussi pour mission de contrôler la passation de chaque marché de travaux publics réalisé par les concessions autoroutières.

Nous avons appris hier la décision de gel de l'augmentation des péages.

Toutes ces mesures vont dans le bon sens, elles sont toutefois insuffisantes. Le Gouvernement reste favorable à une solution négociée à l'amiable avec les concessionnaires. Un protocole d'accord global a d'ailleurs été signé avec eux le 29 décembre dernier.

Nous sommes de ceux, nombreux sur les bancs de cette assemblée, qui restent persuadés que le cadre des contrats de concessions actuels ne permettra pas un réel rééquilibrage des relations entre les autoroutiers et l'État.

M. Jean-Luc Laurent. C'est tout à fait vrai !

M. Patrice Carvalho. Nous ne pouvons, en particulier, demeurer dans un cadre où la rédaction des contrats de concessions rend aujourd'hui inefficace une augmentation des taxes sur les sociétés concessionnaires.

Beaucoup ont évoqué la nécessité de nous orienter vers une rupture unilatérale des contrats de concession. Nous pensons qu'il faut aller plus loin et nous interroger sur l'opportunité d'une nationalisation.

Nous pensons qu'une nationalisation offrirait le cadre le plus propice au respect de deux principes. Le premier de ces principes est que les usagers des autoroutes ne doivent pas être considérés comme une rente captive, dont la contribution est uniquement guidée par le besoin de rentabilité des actionnaires. Le second est que les dividendes issus des péages doivent servir le principe de réorientation de la route vers le ferroviaire posé par le Grenelle de l'environnement, réorientation dont l'AFITF est un rouage important. Nous souhaiterions que le Gouvernement puisse expertiser cette solution. C'est le sens de notre amendement.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Nous étions hier ensemble, avec M. Carvalho, chez le Premier ministre, où ce groupe de travail a été mis en place. Il a été très clairement dit à tous les membres présents que toutes les hypothèses étaient ouvertes : résiliation, résiliation et délégation de service public, résiliation et nationalisation, résiliation et délégation à une société *ad hoc*. Bref, tout ceci est à l'étude.

M. Lionel Tardy. Bref, vous ne savez pas où vous allez !

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Non, on étudie tout. Par contre, on sait d'où l'on vient... Et vous aussi ! On ne sait pas encore où l'on va, mais on sait d'où l'on vient. Et là d'où l'on vient, ce n'est pas brillant !

M. Jean-Luc Laurent. C'est un scandale !

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Oui, c'est un scandale. En tout état de cause, monsieur Carvalho, vous serez le premier informé. Je pense que votre hypothèse est un peu trop restrictive, elle porte uniquement sur la nationalisation. En tout cas, les travaux sont engagés par le Premier ministre, je pense que ce serait lui faire offense que d'adopter, vingt-quatre heures après, un amendement très restrictif alors que les travaux sont grand ouverts, et qu'ils seront évidemment rendus publics. Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Monsieur le député, nous sommes au-delà du rapport, nous sommes dans l'action. Le groupe de travail qui est aujourd'hui en négociation suite au rapport parlementaire qui a été remis étudié, comme vient de le dire le rapporteur, toutes les options possibles. Celle de la nationalisation en fait partie, car cela peut être l'une des conséquences de la résiliation. Il faut bien voir que si la résiliation était décidée par le Gouvernement, la conséquence pourrait être de nationaliser tout ou partie des contrats.

Néanmoins, j'attire l'attention collective de cette assemblée sur le coût en termes d'endettement maastrichtien – comme il convient de l'appeler – d'une telle nationalisation, qui serait supérieur à 40 milliards d'euros.

M. Dominique Tian. Une paille !

M. Emmanuel Macron, ministre. La voie que votre rapport parlementaire a indiquée, et le travail qui a été fait en particulier par MM. Panher et Chanteguet, montre que l'on peut, en allant vers la voie de la résiliation, en tout cas en

utilisant cet instrument, remettre à plat des contrats existants, retrouver des marges de manœuvres, sans pour autant dépenser l'argent public.

On peut donc revenir sur une situation qui, aujourd'hui, de fait, n'est pas satisfaisante pour nos concitoyens, ni pour le Parlement, ni pour le Gouvernement, sans pour autant en arriver à ces extrémités. En tout cas, la nationalisation n'est pas écartée à ce stade, et je pense que nous en sommes au-delà du rapport au Parlement. Je vous inviterai donc plutôt à retirer votre amendement, compte tenu de la négociation en cours sur laquelle nous avons longuement discuté tout à l'heure. Sinon, avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. En dehors des conclusions de la commission, nous pouvons affirmer des choix politiques. Pour des raisons politiques, idéologiques, et parce que telle est notre conception de la société et de l'appropriation collective, nous pouvons dire que nous sommes favorables aux nationalisations, et donc considérer que la réponse est la nationalisation.

Je crois d'ailleurs que nous avons ici des approches différentes sur la société, que nous sommes tout à fait à même de défendre ces affirmations sans attendre qu'une étude technique nous amène à une conclusion imposée.

M. Jean-Luc Laurent. Je voterai l'amendement !

(L'amendement n° 2457 n'est pas adopté.)

Article 5 bis

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 361.

M. Lionel Tardy. Je comprends l'intention de nos collègues de l'UDI concernant cette demande de rapport qui viserait à étudier une tarification des péages proportionnelle au nombre de passagers par voiture. Si le but est de favoriser le covoiturage, il n'empêche que beaucoup de Français prennent l'autoroute pour aller travailler, et seraient donc pénalisés.

Mais la mesure peut tout à fait être étudiée, et nous pouvons en débattre au Parlement. Je ne suis pas sûr qu'un rapport du Gouvernement, qui arrivera sans doute en retard, voire jamais, comme d'habitude, soit la voie la plus appropriée pour le faire. Voilà pourquoi je propose, par mon amendement, la suppression de cet article.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Vous savez, monsieur Tardy, que je partage en grande partie votre point de vue. À force d'amonceler les rapports, on finit par ne plus avoir de rapports, ou du moins par ne plus pouvoir les lire ! Trop de rapports tuent les rapports, mais occupent les fonctionnaires. Peut-être serait-il préférable qu'ils soient occupés à autre chose.

En tout cas, vous comprendrez que cet article ayant été voté par la commission, je ne vous suive pas dans cette voie, même si j'en comprends tout à fait l'esprit. Avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Dans la mesure où il s'agit en effet d'un article qui a été adopté dans le cadre de la commission spéciale, vous comprendrez que j'exprime un avis de sagesse.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. M. Tardy a complètement raison. Il faut lire cet article 5 *bis* : « Dans un délai de deux ans après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de pratiquer une tarification des péages des autoroutes proportionnelle au nombre de passagers présents dans un véhicule. »

Cela peut être lu de deux façons : plus vous êtes nombreux dans un véhicule et plus c'est cher, ou à l'inverse, si vous êtes seul dans votre voiture, cela vous reviendra plus cher. Le rapport conclura probablement, hélas, que plus vous êtes nombreux dans le véhicule, et plus cela coûte cher à la société d'autoroutes parce que la voiture est plus lourde, donc elle use un peu plus le goudron et cela provoque probablement un vieillissement prématuré de la section d'autoroute sur laquelle vous êtes.

Je crains donc le pire de ce rapport, et je pense qu'il vaudrait mieux supprimer l'article.

M. Philippe Vigier. C'est n'importe quoi ! Monsieur Tian, vous ne tenez plus la route !

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Les arguments de M. Tian procèdent de bonnes intentions, mais il n'a pas de chance, nous présentons un amendement par lequel nous proposons d'écrire « inversement proportionnel », ce qui devrait remettre les choses en place.

(L'amendement n° 361 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 938.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il est rédactionnel.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Favorable.

(L'amendement n° 938 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n° 939.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il s'agit de préciser que la tarification sera inversement proportionnelle : plus on est nombreux, moins on paye. Cet amendement a été accepté par la commission.

(L'amendement n° 939, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian, pour soutenir l'amendement n° 512.

M. Dominique Tian. Nous avons, tout à l'heure, débattu du projet de loi relatif à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures. Certains d'entre nous ont découvert

que nous avons à cette occasion créé pour les animaux un statut d'être vivant doté de sensibilité et comportant un droit à l'image.

Les animaux seront donc désormais des êtres vivants dotés d'une sensibilité qui disposeront d'un droit à l'image. Je ne vois pas pourquoi les conducteurs de véhicules dans lesquels voyagent des animaux domestiques, qui ont également le droit d'aller et de venir un peu partout, seraient pénalisés. Ils pèsent évidemment un certain poids.

Leur statut juridique a été reconnu. Le droit à l'image en fait partie. Les animaux domestiques doivent donc être considérés normalement et leurs propriétaires n'ont pas, lorsqu'ils les transportent, à pâtir financièrement, c'est-à-dire à chaque péage, de leur présence. Ces animaux ne doivent pas souffrir de discrimination.

M. Jean-Yves Cautlet. Cela dépend si ce sont eux qui conduisent ou non. *(Sourires.)*

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. M. Tian souhaite instaurer, semble-t-il, la gratuité pour les zoos. Je voudrais le rassurer sur ce point : il existe déjà des tarifs spécifiques aux véhicules de transport des zoos. *(Sourires.)*

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Dans un souci de simplification, et m'engageant à ce que vos arguments soient pris en compte dans le décret en Conseil d'État mentionné à l'amendement n° 2172 portant article additionnel à l'article 5 s'agissant du covoiturage, mon avis serait plutôt défavorable.

(L'amendement n° 512 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier, pour soutenir l'amendement n° 1775.

M. Philippe Vigier. Dominique Tian est friand de traits d'humour. Se tournant vers notre collègue Jean-Frédéric Poisson, il a fait référence aux animaux domestiques. *(Sourires.)*

Plus sérieusement, comme cela a été évoqué en commission spéciale, monsieur le ministre, il s'agit de savoir si on souhaite ou non développer le covoiturage. Comme je vous l'ai expliqué, ce mode de déplacement a connu, en 2014, une augmentation de 5 à 10 %.

En outre, si l'on joue le jeu de la transition écologique, il faut faire en sorte que les véhicules propres puissent bénéficier, lorsqu'ils empruntent les autoroutes, de tarifications nouvelles. Il faut poursuivre dans cette voie, au moment où une réflexion a été engagée. L'article 40 nous ayant été opposé, la seule solution consistait à demander au Gouvernement un rapport définissant les meilleures conditions d'optimisation du réseau autoroutier, tant pour les véhicules propres que pour le covoiturage.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Cet amendement est redondant avec l'amendement n° 2172 de Denis Baupin que l'Assemblée a adopté tout à l'heure. Mais, à la différence

de ce dernier, il porte sur l'article 5 *bis*. Je ne vois donc pas d'inconvénient à émettre, le concernant, un avis favorable. Mais il s'agit en réalité d'un amendement de rappel.

(L'amendement n° 1775, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 5 bis, amendé, est adopté.)

Article 6

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n°2677.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il s'agit d'un amendement extrêmement important, qui concerne le retour à bonne fortune. Il vise en effet à introduire dans le cahier des charges des nouvelles concessions un dispositif soit de modération des tarifs de péages, soit de réduction de la durée des concessions, soit, enfin, une combinaison des deux.

Ce dispositif deviendrait applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales. Il s'agit d'introduire dans les cahiers des charges une notion qui n'y figure pas aujourd'hui : dès lors que l'on a des revenus ou des dividendes qui s'avèrent notoirement supérieurs à ce qui est raisonnable, une partie doit en revenir, sous une forme ou sous une autre, au patrimoine public, au concédant, c'est-à-dire à l'État.

(L'amendement n° 2677, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n°2695.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Bien qu'il soit en apparence anodin, cet amendement revêt une extrême importance, puisqu'il vise à améliorer la transparence des contrats de service public et des cahiers des charges annexés aux contrats de concession. Tout cela doit, par souci de transparence, être mis en ligne.

(L'amendement n° 2695, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n°2715.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il s'agit d'un amendement de coordination.

(L'amendement n° 2715, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 6, amendé, est adopté.)

Article 6 bis

(L'article 6 bis est adopté.)

Article 7

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n°942.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Amendement de coordination.

(L'amendement n° 942, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique, pour soutenir l'amendement n°2789.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Amendement de coordination.

(L'amendement n° 2789, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 7, amendé, est adopté.)

Article 8

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Je voudrais dire que notre avis sera systématiquement défavorable à tous les amendements portant sur cet article, et ce pour une raison très simple : nous venons tout juste d'adopter la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

Nous pensons qu'il faut donner à cette loi une chance de se stabiliser et d'être évaluée avant de commencer à la modifier, un peu dans tous les sens et au gré des pressions ou des humeurs des uns et des autres. Je voulais d'emblée affirmer cette volonté.

M. Jean-Charles Taugourdeau. Qui a inséré ces dispositions dans ce projet de loi ?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Mais l'Assemblée nationale a le droit d'avoir sa position...

M. Jean-Frédéric Poisson. Merci !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. ...indépendamment, mon cher collègue, de celle du Gouvernement. Vous me permettez d'exprimer celle du rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Madame la présidente, je réponds au rapporteur, tout en défendant par avance l'amendement n° 664 tendant à la suppression de cet article 8.

Il y a quelque chose de baroque, monsieur le rapporteur, à vous entendre tenir de tels propos. Si l'on tire jusqu'au bout la pelote de votre argument, il aurait fallu laisser en l'état la loi du 1^{er} octobre 2014. Le projet de loi du Gouvernement comportait un article 8 assez bref qui modifiait déjà cette loi. Vous l'avez amendé en commission spéciale pour y ajouter d'autres modifications. Et vous nous dites maintenant qu'il n'est pas question d'accepter quelque amendement que ce soit à l'article 8 parce qu'il ne faut pas que le contenu de cette loi change trop souvent ! Franchement, c'est un peu fort de café. Il ne faut pas non plus trop tirer sur la corde, monsieur le rapporteur.

Si je voulais commenter la situation de façon un peu acide, je dirais que votre attitude constitue une preuve supplémentaire de l'improvisation qui guide, en tout cas pour partie, l'examen de ce texte. Une de plus ! Cela ne nous conforte pas dans l'idée qu'il faudrait, *in fine*, l'adopter.

J'ai ainsi défendu mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Monsieur le rapporteur, beaucoup de souvenirs me reviennent à la vue de cet article 8 qui vise à récrire la loi Thévenoud. Lors des débats, je me suis senti bien seul, avec mon collègue Yannick Favennec ici présent, et les socialistes étaient bien silencieux.

Oui, il y a bien des dispositions anti-innovation et anti-environnement dans cette loi. Mais lorsqu'on les met à part, elle reste relativement équilibrée. Quand j'ai vu l'article 8 de ce projet de loi, j'ai été un peu surpris. Revenir sur une loi votée il y a à peine six mois ! Beau record ! La façon dont nous légiférons laisse à désirer.

Bref, le texte initial présentait l'article 8 comme une modification rédactionnelle. Ce n'est pas le cas.

En fait, selon la loi Thévenoud, les VTC ne peuvent stationner aux abords des gares et des aéroports que pendant un délai limité, sauf lorsqu'ils ont une réservation préalable. Dans ce cas, la durée de leur stationnement est illimitée.

Les premiers alinéas de cet article suppriment cette exception. Même munis d'une réservation préalable, ils devront respecter un délai. Cela posera peut-être d'ailleurs quelques problèmes ultérieurs, si l'on en croit l'ordonnance du 4 juillet 2014 du Conseil d'État.

En séance, le ministre de l'intérieur m'avait dit que les forces de l'ordre appliqueraient les contrôles avec le discernement nécessaire. Il n'en reste pas moins que cette « modification rédactionnelle » n'en est pas une, et que si elle peut être comprise, elle crée une instabilité juridique. J'ajoute qu'elle restreint l'activité des VTC et que ce n'est pas du tout cohérent avec le titre I^{er} du projet de loi, qui est censé « libérer l'activité ».

Et puis, le Gouvernement a récrit cet article en commission spéciale, en y ajoutant des éléments. Je lis l'exposé des motifs : « Le présent amendement a pour objet de procéder à des corrections rédactionnelles de la loi relative aux taxis et VTC, sans impact sur le fond des mesures ». Mes chers collègues, je le dis très clairement : il s'agit là d'un mensonge éhonté. Sur les quinze alinéas que compte cet article, j'en vois seulement quatre qui constituent une modification rédactionnelle de pure forme.

Je pourrais me réjouir que l'on récrive une loi que je considère comme imparfaite, mais non, je ne m'en réjouis pas : la majorité de la représentation nationale a voté ce texte et le moindre des choses serait de respecter ce vote en évitant de contourner ses choix.

Je ne doute pas que mes collègues de gauche, qui ont voté pour la loi Thévenoud, s'émouvront de cette méthode très douteuse. Je détaillerai tout cela dans mes amendements. En attendant, ne serait-ce que par principe, et parce qu'une telle instabilité juridique n'est tenable pour aucune entreprise, je souhaite que l'amendement de suppression déposé par le groupe UMP soit adopté.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Nous sommes tous clients des taxis.

Mme Catherine Coutelle. Nous prenons aussi le métro !

M. Jean Lassalle. Par conséquent, nous les écoutons régulièrement. Je ne sais pas s'il est possible, avec les modifications que le Gouvernement a souhaité introduire, de remédier à ce qu'ils considèrent comme une concurrence très largement déloyale, en dénonçant les facilités qui seraient faites à certains de leurs concurrents. Les chauffeurs de taxis n'en avaient pas parlé, à l'époque où ces discussions ont eu lieu. Je n'y ai pour ma part pas participé. Je ne sais pas ce qu'il en a été, je n'étais pas présent lors de l'examen de la proposition qui est devenue la loi Thévenoud. Mais je voulais attirer l'attention sur ce problème qui revient régulièrement dans les conversations avec les taxis.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 513 et 664.

La parole est à M. Dominique Tian, pour soutenir l'amendement n^o 513.

M. Dominique Tian. Lionel Tardy en a parlé il y a quelques instants. Avec Patrick Hetzel, nous pensons qu'il faut supprimer cet article 8. Le Conseil d'État vient d'annuler le décret du 27 décembre 2013 qui imposait aux véhicules de tourisme avec chauffeur un délai minimal de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge du client. Cette récente décision prouve que la réglementation relative aux VTC reste à la fois complexe et floue, ce qui est évidemment très dangereux. Il serait donc opportun que le Gouvernement présente une réglementation enfin claire et précise, non susceptible d'interprétation et qui garantisse les exigences constitutionnelles.

Mme la présidente. L'amendement n^o 664 a déjà été défendu par M. Poisson.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Je vous avais annoncé que l'avis du rapporteur serait systématiquement défavorable, mais M. Poisson me donne l'occasion de répondre sur le fond.

Nous avons essayé, par la loi Thévenoud, de trouver un équilibre entre les taxis et les VTC, équilibre difficile à trouver. Nous avions notamment prévu qu'un VTC pouvait ne pas revenir à la base s'il avait une réservation avec un client, ou un contrat. Nous nous sommes aperçus qu'un certain nombre de VTC ne revenaient jamais à la base en excipant du fait qu'ils avaient un contrat pour attendre et occuper la voie publique, ce qui est le monopole des taxis. Nous avons donc supprimé la référence à un contrat. S'il a une réservation, le VTC peut ne pas retourner à la base, mais il ne peut pas exciper d'un contrat avec une entreprise pour stationner en permanence sur la voie publique, ce qui, effectivement, mettait en difficulté les taxis et créait le flou.

La loi Thévenoud a tenté de trouver un équilibre, après des mois de concertation avec l'ensemble des partenaires. À l'occasion de l'article 8 proposé par le Gouvernement, sans doute nécessaire, j'ai vu ressortir des amendements qui n'ont pas surgi spontanément dans l'Assemblée nationale. Ne relançons pas une bataille entre les VTC et les taxis alors que nous avons un texte qui entre tout juste en application.

M. Dominique Tian. Alors supprimez l'article !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Non. Il y avait dans la loi votée une disposition qui introduisait de la confusion.

M. Lionel Tardy. Il n'y a pas que ça !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il me paraît sage, mes chers collègues, de ne pas rouvrir une boîte de Pandore car la situation pourrait nous échapper à tous. Il faut faire attention et la stabiliser. Nous évaluerons dans les semaines et les mois qui viennent la loi Thévenoud.

M. Lionel Tardy. Cela ne fait pas six mois que nous l'avons votée !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Cela dit, je souhaite que nous soyons très vigilants sur ce qui se passe avec Uber Pop et, en particulier, le faux covoiturage, qui, lui, est dévastateur.

M. Dominique Tian. C'est ce que nous avons dit à M. Baupin, d'ailleurs !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. On dit à des gens qui n'ont pas de travail de faire semblant toute la journée de faire du covoiturage en ville, ce qui est très différent du covoiturage sur longue distance. En réalité, ils deviennent de vrais faux taxis noirs, qui échappent à toute législation, y compris à la loi Thévenoud, même si c'est interdit.

Je sais qu'il y a des recours en attente, et je lance un cri d'alerte. Uber Pop joue des délais de la justice. Il s'agit en réalité de travail dissimulé. Ce sont de faux taxis, qui font semblant de faire du covoiturage urbain pour exercer la profession de taxi de façon totalement illicite, illégale et dévastatrice.

Tel est le sujet de fond aujourd'hui,...

M. Lionel Tardy. Il n'y a pas que ça ! C'est la façade !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. ...qu'il faut absolument traiter. Le Gouvernement doit veiller notamment à ce que la justice se prononce vite sur ce sujet.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. L'article 8 n'a rien à voir avec le décret que vous évoquez, qui a été annulé par le Conseil d'État, et qui était antérieur à la proposition de loi que cet article vient corriger.

Si l'article 8 a été proposé par le Gouvernement, c'est pour une raison très simple, c'est que, telle qu'elle était rédigée, la proposition de loi empêchait les taxis de rester en gare.

M. Lionel Tardy. Il n'y a pas que cela. Parlez-nous du reste !

M. Emmanuel Macron., ministre. Vous conviendrez avec nous que c'était un tantinet croquignolesque. Il est donc normal que l'article 8 puisse la modifier. Vous ne pouvez pas légitimement demander la suppression de cet article sans regarder en détail ce qu'il contient. Il n'est pas seulement rédactionnel, en effet. Il corrige des incohérences de fond de la proposition de loi qui rendaient la vie des taxis impossible, ce qui n'était pas son objectif premier. Il ne s'agit donc pas du décret de 2013 et cet article n'est pas purement rédactionnel.

Des éléments de mise en cohérence et de codification ont été ensuite ajoutés, qui sont, pour le coup, beaucoup moins substantiels que ce qui avait conduit le Gouvernement à proposer l'article 8.

Il me paraît donc important de maintenir cet article. C'est pourquoi je suis défavorable aux amendements de suppression.

Plusieurs amendements ont ensuite été déposés sur le sujet, par des députés de tous bords, notamment M. Belot, qui tendent à rouvrir le débat.

Sur le fond, je partage une partie de la philosophie de ces amendements.

Nous avons aujourd'hui une profession de taxi, qui a un monopole, totalement légal, avec soit une autorisation administrative soit une plaque achetée pour disposer de ladite autorisation, et une nouvelle économie qui permet d'autres formes d'organisation. Il y a en effet une forme d'inégalité de traitement entre ces deux professions compte tenu de la manière dont elles opèrent. En même temps, ces VTC, qui font l'objet d'une régulation spécifique, offrent un service, auquel, nous devons bien le constater, les Françaises et les Français adhèrent puisqu'ils y font appel.

On a essayé de réguler la situation, et c'est tout le travail qui a été réalisé par votre assemblée puis par le Sénat dans le cadre de la proposition de loi que nous évoquons, ce qui a conduit plutôt à protéger les taxis, la régulation n'étant parfois pas totalement adaptée à la réalité du monde et des pratiques. C'est pourquoi la situation n'est pas confortable pour nous.

En même temps, et nous aurons l'occasion d'en mesurer toute la saveur quand nous parlerons des professions réglementées du droit, personne n'a envie de mettre les taxis, autre profession réglementée de fait, dans la rue en leur disant qu'ils ont exactement le même statut que les VTC ou que Uber. Ce n'est pas tout à fait vrai.

Nous devons donc réfléchir collectivement, car la proposition de loi n'a pas permis de régler la question, pour essayer de trouver un équilibre plus satisfaisant entre, d'une part, les chauffeurs de taxi et les compagnies de taxi, qui ont un droit, qui ont souvent payé, qui se sont endettés, qui doivent opérer dans un cadre légal, avec une protection qui est de droit, et, d'autre part, cette nouvelle économie, avec des emplois à la clé, la possibilité pour des jeunes d'être chauffeurs dans certaines compagnies de VTC, qui offrent un service.

M. le rapporteur a fait une distinction importante entre des compagnies de VTC comme Uber, et Uber Pop, que les services de Bercy ont fait condamner puisqu'il s'agit là d'une pratique de covoiturage qui tire vers le commerce, ce qui est totalement différent. Mais à côté de cela, il y a des services totalement légaux, dans un cadre qui est d'ailleurs plutôt celui de l'auto-entreprenariat utilisé par des compagnies de tête, qui utilisent les nouvelles technologies. Nous devons donc trouver le bon cadre.

Si le Gouvernement est défavorable à l'ensemble des amendements proposés, qui sont tous intelligents, c'est, je préfère être honnête avec vous comme je l'ai toujours été, y compris en commission spéciale, parce que le sujet n'est pas mûr. La proposition de loi adoptée par votre assemblée et par le Sénat commence à être appliquée. Il y a un vrai point de sensibilité et nous n'avons pas trouvé le bon équilibre.

Ce que je souhaite, c'est que nous travaillions collectivement en vue du projet de loi numérique pour trouver le bon cadre. Au-delà du simple sujet des taxis et des VTC, en effet, on le voit bien, se pose tout le problème de certains pans de notre économie qui fonctionnent de manière parfaitement classique, traditionnelle, avec des professionnels qu'il faut respecter, et qui sont percutés par des pratiques totalement nouvelles relevant d'autres logiques, parfois tarifaires, parfois organisationnelles, qui viennent chambouler la totalité de ces professions.

Il ne faut pas pour autant imposer des régulations obsolètes ou refusant de voir le changement en cours. Il faut donc, de manière un peu coordonnée, essayer de comprendre comment le numérique vient changer certains secteurs d'activité, comment nous devons en tirer les conséquences de manière sans doute plus transversale que sur le simple sujet des taxis.

Bref, l'article 8 n'est pas seulement rédactionnel, il corrige des imperfections juridiques ou factuelles de la proposition de loi précédente, et je serai défavorable aux amendements qui suivront, non par absence de sympathie intellectuelle mais par une forme de pragmatisme de court terme.

(Les amendements identiques n^{os} 513 et 664 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec, pour soutenir l'amendement n^o 1798.

M. Yannick Favennec. L'alinéa 2 de l'article 8 restreint la possibilité pour les voitures de tourisme avec chauffeur de stationner à l'abord des gares et des aéroports.

Depuis l'adoption de la loi Thévenoud, une VTC ne peut stationner sur la voie ouverte à la circulation publique aux abords d'une gare ou d'un aéroport au-delà d'une heure précédant la prise en charge du client. Cette mesure ne s'applique pas aux VTC qui peuvent justifier d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client. Ainsi, ils peuvent rester le temps qu'ils veulent aux abords des gares et des aéroports.

En supprimant cette dérogation, l'article 8 cherche une nouvelle fois à mettre à mal la profession de VTC tout entière. En effet, cette mesure d'interdiction ne vise pas uniquement les nouvelles sociétés comme Uber, dans le collimateur du Gouvernement depuis plusieurs mois, mais aussi les sociétés historiques de VTC.

Un tel dispositif est évidemment contreproductif puisqu'il risque de pousser les VTC à revenir à leur garage, parfois situé très loin. En plus d'être peu écologique, cette mesure est surtout un frein à l'activité des VTC.

Par ailleurs, il est assez incompréhensible que, moins de quatre mois après la promulgation de la loi, le Gouvernement revienne déjà sur les mesures adoptées par le Parlement.

Enfin, nous ne comprenons pas réellement les dispositions prises aux alinéas suivants de l'article 8 puisqu'ils semblent revenir sur un dispositif de cession des licences à titre onéreux alors même que la loi Thévenoud avait défendu l'inverse. Pouvez-vous nous donner plus d'explications sur cette partie de l'article, monsieur le ministre ?

(L'amendement n^o 1798, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Luc Belot, pour soutenir l'amendement n^o 3038 rectifié.

M. Luc Belot. Monsieur Tardy, je rejoins vos propos sur l'innovation, mais vous n'étiez pas le seul à les tenir lors de l'examen de la loi sur les taxis et VTC.

Si les inquiétudes de notre rapporteur sont justifiées sur Uber Pop, il y a tout de même aujourd'hui une activité de VTC créatrice d'emplois, vecteur d'une économie réelle, qui doit pouvoir exister.

Le fait que le numérique arrive et permette à des acteurs de renouveler totalement, de rénover des pratiques qui, parfois, y compris dans le cadre du monopole des taxis, sont loin du service qu'on peut attendre d'eux, doit permettre d'avancer.

Si je suis d'accord avec les propos de notre rapporteur sur Uber Pop, qui s'apparente même à du travail au noir, nous devons préciser quelques éléments de la loi que nous avons votée il y a quelques mois et, plutôt que de supprimer cet article, je vous propose une rédaction qui me semble effacer le flou sans créer d'inquiétudes en prévoyant qu'il n'y a pas de circulation sur la voie publique en quête de clients, qu'elle n'est possible que dans le cas d'une réservation préalable qui n'est pas dans le cadre d'un retour à la base.

(L'amendement n^o 3038 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec, pour soutenir l'amendement n^o 1800.

M. Yannick Favennec. L'alinéa 7 de l'article L. 3120-2 présente une rédaction peu claire qui ne permet pas de comprendre distinctement les prérogatives qui sont laissées aux VTC. En effet, cet alinéa interdit à une plate-forme de réservation de fournir à son client une information toute simple, mais pourtant essentielle : la disponibilité ou non des véhicules proches du lieu de départ du client.

Empêcher une société de VTC d'informer ses clients de la disponibilité des voitures nous semble contraire au principe même de la libre entreprise. Par ailleurs, cette mesure ne fait que desservir l'intérêt du client, qui mérite de connaître cette information pour organiser correctement ses déplacements.

Permettre aux VTC d'informer un client de leur disponibilité n'entrave en aucun cas l'activité des chauffeurs de taxi. En effet, ce dispositif n'a pas de rapport avec la maraude électronique, qui a été supprimée pour les VTC. La profession a d'ailleurs parfaitement accepté cette mesure.

Le groupe UDI soutient les innovations technologiques apportées par les nouvelles sociétés de VTC. L'État n'a donc pas le droit de freiner le développement de sociétés innovantes, qui ont fondé leur modèle économique sur des progrès technologiques.

À l'heure de l'essor du tout numérique, l'interdiction d'informer le client de la disponibilité d'un VTC est un terrible signal pour l'innovation.

Même si nous comprenons l'importance d'encadrer des sociétés concurrentes des taxis, nous ne pensons pas que les mesures choisies par le Gouvernement soient les plus adaptées.

(L'amendement n^o 1800, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Luc Belot, pour soutenir l'amendement n° 2954.

M. Luc Belot. Au lieu de supprimer un alinéa, je vous propose une rédaction qui permette de trouver une solution à certains problèmes. En commission, nous avons ainsi été incapables de trouver une rédaction au sujet de la maraude électronique, plus particulièrement sur la manière de héler un VTC. Je propose d'insérer après l'alinéa 2 une précision afin qu'un client puisse effectuer une commande sans choisir son véhicule. Cette possibilité de choisir son véhicule ou son chauffeur faisait déjà, lors de l'examen de la proposition de loi Thévenoud, l'objet des réserves du rapporteur, M. Savary. Avec ma rédaction, c'est un service que l'on choisit, ce qui exclut la possibilité de la maraude électronique, réservée aux taxis, s'ils veulent bien un jour s'y mettre.

(L'amendement n° 2954, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 657.

M. Lionel Tardy. Voici donc, comme je le disais, la première mesure qui n'est pas rédactionnelle, et c'est sans doute la plus impactante de cet article. L'un des points forts de la loi Thévenoud était de créer de nouvelles licences de taxi inaccessibles, et j'ai soutenu cet aspect du texte. À la fin de l'activité professionnelle du chauffeur, la nouvelle licence est reprise et accordée au plus ancien inscrit sur la liste d'attente. Cette inaccessibilité doit permettre d'éviter la revente à des tarifs prohibitifs. Il était anormal de voir que ce qui n'est qu'une autorisation administrative délivrée à titre gratuit soit revendue à des prix atteignant plusieurs centaines de milliers d'euros. Cette remise à plat impliquait donc de supprimer la possibilité de présenter à l'administration un successeur à titre onéreux pour un taxi qui cesse son activité.

Conserver cette possibilité créerait une inégalité avec les artisans détenteurs d'une ancienne licence, qui verraient leur patrimoine dévalorisé. Et voilà que, tenez-vous bien, chers collègues, l'article 8 réintroduit, comme si de rien n'était, et cela n'a rien de rédactionnel, l'option de présentation d'un successeur que le rapport Thévenoud préconisait sciemment de supprimer. Lisez donc la page 33, monsieur le ministre. C'est sciemment aussi que l'article L. 3121-3 du code des transports a été supprimé lors de la discussion. Or, vous le réintroduisez aujourd'hui, malgré les problèmes que cela va causer. Ces alinéas viennent tout bonnement contredire une disposition validée et actée par la loi du 1^{er} octobre 2014. Il convient donc de les supprimer.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Défavorable également. Je ne partage pas votre lecture desdits alinéas, monsieur Tardy. Je vous confirme que ce sont des dispositions qui encadrent les anciennes ADS de taxi dont le maintien en vigueur est nécessaire. C'est pour des raisons de lisibilité du droit que ces dispositions figurent dans le code des transports et que ces amendements sont rédigés. Nous pourrions en discuter, si vous le voulez, mais je maintiens ce que je vous disais tout à l'heure : il ne s'agit pas de revenir sur le fond de cette partie de la proposition de loi Thévenoud. Nous prendrons le

temps qu'il faut pour regarder cette question au fond ensemble, monsieur Tardy, mais je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure.

(L'amendement n° 657 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est de nouveau à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 658.

M. Lionel Tardy. Voici une nouvelle modification fausement présentée comme rédactionnelle. Dans l'attribution des nouvelles licences de taxi, j'avais proposé que soient prioritaires les chauffeurs qui justifiaient de deux ans d'expérience, option qui avait été retenue par l'Assemblée. Ce critère était comptabilisé à partir de la date d'inscription sur liste d'attente, ce qui est logique et facile à prouver. Ici, le texte est modifié en précisant que le conducteur doit justifier de cette expérience non plus au moment de l'inscription, mais de la délivrance de la licence. C'est très différent. En effet, entre les deux, le seul délai d'attente est celui de l'administration.

Si le chauffeur n'a pas pu avoir une activité de conducteur entre-temps, il est pénalisé. Un chauffeur qui a deux ans d'expérience lors des cinq dernières années, au moment de son inscription, ne répondra peut-être plus à ce critère au moment de la délivrance, et il n'y pourra rien. Avec cette rédaction, à cause du *numerus clausus*, certains artisans taxis qui veulent obtenir une licence vont devoir attendre et ne seront plus prioritaires, simplement à cause de cette petite modification. Je suis curieux de savoir, monsieur le ministre, pourquoi vous l'avez souhaitée.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. J'avais plutôt un avis défavorable, mais...

M. Lionel Tardy. Nous en discuterons plus tard, comme d'habitude ?

M. Emmanuel Macron, ministre. ...sur ce volet-là, je suis plutôt à l'écoute de ce qui vient d'être dit. Je propose une suspension de séance de quelques minutes pour nous permettre de regarder plus précisément ce point, parce que je voudrais être sûr que nous ne faisons pas, tous ensemble, une bêtise. C'est un bon argument qui vient d'être invoqué par M. le député.

Mme la présidente. Une suspension de cinq minutes, monsieur le ministre ?

M. Emmanuel Macron, ministre. Oui, cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue pour cinq minutes.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures cinquante, est reprise à vingt-trois heures vingt-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Je rappelle que nous examinons l'amendement n° 658 de M. Tardy, la commission ayant émis un avis défavorable.

Quel est en définitive l'avis du Gouvernement ?

M. Emmanuel Macron., ministre. Je suis désolé d'avoir été si long à réfléchir, madame la présidente, mais je voulais lever toute ambiguïté et j'espère que les échanges que j'ai pu ainsi avoir avec M. le député Tardy ont été bénéfiques pour les uns et les autres, et éclairent l'avis défavorable du Gouvernement. En effet, il s'agit d'éviter qu'une attente de quinze ans ou vingt ans soit qualifiante, en quelque sorte, et prise en compte par l'administration.

M. Guénaël Huet. Une demi-heure de suspension pour ça !

(L'amendement n° 658 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 659.

M. Lionel Tardy. J'en viens à la troisième modification présentée faussement comme rédactionnelle. Dans la rédaction issue de la loi du 1^{er} octobre 2014, la quête de clients par un taxi était permise dans sa commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant sa commune de rattachement ou encore dans le ressort de l'autorisation de stationnement. Si la nouvelle rédaction est retenue, seule resterait la possibilité de marauder dans le ressort de l'autorisation de stationnement. Certes, celui-ci recouvre en général la commune de rattachement, mais cela recouvre-t-il systématiquement l'ensemble des communes faisant partie d'un service commun de taxis ? Cela me semble une restriction à l'activité des taxis, accompagnée de surcroît d'aucune explication.

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Pour répondre à vos préoccupations, monsieur Tardy, je peux vous confirmer que le ressort de l'autorisation de stationnement est déterminé par l'autorité qui la délivre et qu'il dépend de la compétence voirie définie par le code général des collectivités territoriales. Il inclut donc bien la commune de rattachement, les communes d'un service commun de taxis, le territoire de la métropole s'il en existe et une zone *ad hoc* telle que Paris. L'actuel article L. 3121-11 du code des transports, en citant certaines de ces possibilités mais pas toutes, conduisait à laisser croire qu'il les énonçait de manière limitative. D'où cette correction, qui est donc bien une mise en cohérence. Je vous invite donc à retirer votre amendement car il est satisfait. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Tardy, retirez-vous l'amendement n° 659 ?

M. Lionel Tardy. Non, madame la présidente.

(L'amendement n° 659 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Luc Belot, pour soutenir l'amendement n° 3074.

M. Luc Belot. Cet amendement porte sur l'article L. 3122-4 du code des transports, qui concerne les exploitants de véhicule avec chauffeur. Il prévoit notamment que ceux-ci puissent justifier de capacités financières. Nous en avions discuté lors de l'examen du texte de loi précédent sur le même sujet : il s'agissait d'avoir une garantie financière en

cas de problème ou de recours à l'assurance, notamment de la part d'un client. Ce souci est partagé par tous, mais quelqu'un qui lance aujourd'hui une entreprise et devient exploitant de VTC est soumis à une double peine : il doit acheter un véhicule, parfois pour des montants extrêmement conséquents, tout en devant justifier d'une capacité financière. Je propose donc, après l'alinéa 10, d'insérer l'alinéa suivant :

« Au début du deuxième alinéa de l'article L. 3122-4 du code des transports, le mot : "Ils" est remplacé par les mots : "Les exploitants qui, au moment de leur demande d'immatriculation, ne possèdent pas encore le véhicule nécessaire à la poursuite de leur activité, ". ».

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

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Défavorable.

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

M. Emmanuel Macron., ministre. Je pourrais faire mien l'exposé sommaire de votre amendement car un véritable bon sens y est sous-jacent. Je suis d'accord avec ce que vous proposez, mais c'est de niveau réglementaire. Un arrêté, dont la publication est imminente, prévoit une telle mesure. Vous avez l'engagement du Gouvernement sur ce point et votre amendement sera satisfait. Je vous invite donc à retirer l'amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Luc Belot.

M. Luc Belot. Voilà une excellente nouvelle, à la fois pour l'innovation et pour l'entrepreneuriat ! Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 3074 est retiré.)

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Frédéric Poisson. Mon intervention se fonde sur l'article 58, alinéa 1, du règlement.

Je veux exprimer la surprise de mon groupe, au retour d'une suspension de séance qui avait été annoncée pour cinq minutes mais qui aura duré une demi-heure. Nous avions cru comprendre qu'il s'agissait de trouver une autre formulation, ou à défaut une issue technique favorable à un amendement en discussion. Or, après une demi-heure de suspension, nous nous entendons simplement répondre : « Avis défavorable » par le rapporteur et par le ministre ! Nous aimerions savoir ce qui a bien pu se passer durant cette suspension qui puisse justifier, d'abord, une telle durée, ensuite, une telle issue, que rien ne permettait de présager. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe UMP.)

Article 8 (suite)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec, pour soutenir l'amendement n° 1804. *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Jean-Frédéric Poisson. On ne nous répond même pas ? Quel manque de courtoisie !

M. Yannick Favennec. L'article L. 3122-9 du code des transports oblige le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur à retourner, dès l'achèvement d'une prestation, au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable.

Ce dispositif peut poser problème, notamment en matière d'écologie. En effet, si l'on oblige un exploitant à retourner après chaque course à son lieu d'établissement, cela risque d'engendrer des trajets à vide sur des distances parfois longues.

Ce dispositif fait en outre peser une charge financière disproportionnée sur les exploitants de voiture de transport avec chauffeur ; il complexifie considérablement la poursuite de leur activité et pénalise les clients.

Une nouvelle fois, le groupe UDI dénonce l'atteinte portée à la liberté du commerce. En faisant peser des contraintes inutiles sur le développement des VTC et sur les créations d'emplois, une telle obligation est en contradiction flagrante avec les objectifs de votre projet de loi pour la croissance et l'activité, monsieur le ministre.

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

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

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Avis défavorable, pour les raisons d'équilibre exposées précédemment, même si je peux partager la philosophie de l'amendement.

Je voudrais, par courtoisie, répondre à M. Poisson. Je m'excuse d'avoir demandé cette suspension de séance, mais je crois que la question soulevée par votre collègue la justifie.

Si elle a duré plus longtemps que prévu, c'est de ma seule responsabilité, et je vous prie de m'en excuser : j'ai en effet souhaité que l'on clarifie la philosophie de l'ensemble de l'article et la position que j'avais prise, notamment en prenant contact avec mon collègue ministre de l'intérieur.

M. Jean-Frédéric Poisson. Merci pour ces explications.

(L'amendement n° 1804 n'est pas adopté.)

(L'article 8 est adopté.)

Après l'article 8

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, pour soutenir l'amendement n° 328 rectifié.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Il s'agit de donner au représentant de l'État dans le département la possibilité d'assermenter et d'agréeer les agents des parcs de stationnement publics situés sur le domaine public ferroviaire afin que ceux-ci puissent faire la police du stationnement. Cette disposition existe déjà pour les aéroports et les autoroutes à péage, et son absence dans le secteur ferroviaire nuit à la sécurité dans les parkings des gares.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Favorable.

(L'amendement n° 328 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Lionel Tardy, pour soutenir l'amendement n° 1028.

M. Lionel Tardy. La loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, ou loi Thévenoud, demande aux entreprises de VTC de prouver leur capacité financière avant leur création. Je m'étais étonné à l'époque de cette entrave à la création d'entreprise et à l'innovation. Si cette exigence était généralisée à tous les secteurs, nul doute que les créations d'entreprise seraient encore moins nombreuses qu'elles ne le sont aujourd'hui !

En creusant la question, j'ai découvert que si les taxis n'étaient pas soumis à cette obligation, c'était cependant le cas de nombreuses entreprises régies par le code des transports : transport de personnes, transport routier, transport fluvial, etc. Cela soulève un véritable problème d'égalité.

Je propose donc de supprimer cette disposition. Combien de *start-ups* talentueuses ont-elles démarré avec presque rien, parfois moins de 1 500 euros ? Si vous voulez libérer l'activité, notamment dans le domaine des transports, je vous invite à adopter le présent amendement.

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

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique.* Défavorable, pour la même raison que tout à l'heure. Je ne souhaite pas que l'on ouvre la boîte de Pandore du débat sur les VTC et les taxis. La loi que l'on peut appeler « Thévenoud » et que j'ai eu l'honneur de rapporter en deuxième lecture...

M. Jean-Frédéric Poisson. On se demande pourquoi !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*... a fait délibérément passer les VTC du code de tourisme au code des transports. Or ce dernier comporte en effet une disposition de portée générale qui prévoit certaines exigences, notamment en matière de capacités financières – mais pas seulement. Cette mesure répondait d'ailleurs au souhait de M. Lassalle que les choses soient équitables et que l'on n'applique pas des règles du jeu différentes à des métiers voisins. Avis défavorable, donc.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre.* Défavorable.

(L'amendement n° 1028 n'est pas adopté.)

Article 8 bis

(L'article 8 bis est adopté.)

Article 8 ter

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, inscrit sur l'article 8 *ter*.

M. Jean-Frédéric Poisson. Avec cet article, nous engageons le débat sur le permis de conduire, les auto-écoles et tout ce qui s'en suit. Avant d'entrer dans le détail des dispositions prévues, compte tenu du fait, premièrement, que les discussions sur le sujet sont allées bon train, en particulier ces derniers jours, voire ces dernières minutes, deuxièmement, que nous savons la teneur des échanges entre le ministère de l'économie et celui de l'intérieur et la difficulté qu'ils ont à articuler leurs positions, troisièmement, que les rapporteurs ont déposé deux amendements tendant à récrire considéra-

blement l'article 9, cœur du dispositif, je souhaiterais que le ministre et les rapporteurs nous expliquent ce qu'ils attendent de nos discussions et précisent dans quel sens ils souhaitent faire évoluer le texte. Il ne serait guère surprenant en effet que celui-ci subisse dans les minutes qui viennent des modifications spectaculaires, voire inattendues. Serait-il possible que l'on nous brosse un panorama de la question afin que nous puissions travailler dans de bonnes conditions ?

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Je dois faire partie des rares députés dont le permis de conduire a été annulé et qui ont dû le repasser entièrement après une attente de trente mois.

M. Jean Launay. C'est donc pour cela qu'il va à pied !
(Rires.)

M. Jean Lassalle. La même mésaventure était arrivée à une célébrité, qui en a beaucoup parlé ; cela n'a pas été mon cas, alors je me rattrape ce soir ! (Sourires.) Notez que cela s'est produit il y a déjà trois ou quatre ans : trente mois, c'est long...

J'étais certes coupable, et responsable, mais j'ai pu observer à cette occasion les difficultés que nombre de nos compatriotes rencontrent pour repasser le permis de conduire ; beaucoup n'y parviennent pas. Une part importante d'entre eux roulent sans permis et nous sommes détestés par certains à cause des dispositions que nous avons adoptées.

Bien sûr, ceux-ci ne remettent pas en cause les progrès considérables réalisés en matière de sécurité routière, mais la question du permis de conduire est un réel problème. J'aurai d'ailleurs l'occasion d'y revenir, car il me paraît important de témoigner sur le sujet.

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 8 *ter*.

La parole est à M. Gilles Savary, pour soutenir l'amendement n° 3022.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Si vous le permettez, madame la présidente, je répondrai au préalable à l'interpellation de M. Poisson, qui me demande d'exposer la philosophie générale du texte sur ce sujet.

Quelle était la situation il y a deux ans ? La fin du service militaire avait provoqué une rupture historique, car il formait nombre de jeunes à la conduite.

M. Jean Lassalle. C'est vrai !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. À partir de 1997 s'est donc constitué un stock de candidats, les demandes étant trop nombreuses pour que les examinateurs puissent répondre à toutes. Je précise que, contrairement à ce que pensent les candidats, qui payent très cher auprès des auto-écoles les leçons de conduite et les frais de présentation au permis de conduire, l'examen du permis de conduire est gratuit en France : il est assuré par quelque 1 200 inspecteurs, fonctionnaires du ministère de l'intérieur.

Le flux de candidats au permis B est d'environ 1,3 million par an, dont 800 000 nouveaux. Actuellement, ce sont 200 000 demandes que l'on est dans l'incapacité de traiter chaque année. Au fil des ans se constitue ainsi un stock important, avec de très fortes inégalités géographiques.

Globalement, la situation en France est peu satisfaisante. Le temps moyen d'obtention du permis de conduire était il y a deux ans de 98 jours, contre 45 jours dans l'ensemble de l'Europe ; il peut même aller jusqu'à douze mois, surtout en milieu urbain – il est plus facile de passer le permis en milieu rural.

M. Jean Lassalle. C'est vrai !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Le système d'attribution des places est très compliqué et était géré jusqu'à récemment à la fois par le ministère et, selon une clause de grand-père, par les écoles de conduite déjà installées. L'année dernière, le ministre de l'intérieur a mis en place un premier plan d'urgence pour essayer d'écouler le stock et de répondre de façon plus satisfaisante à la demande – étant entendu que les délais commandent le coût : plus on attend longtemps, plus il faut se maintenir à niveau et plus on prend de leçons de conduite, au-delà des 35 heures en moyenne nécessaires pour obtenir le permis.

M. Jean Lassalle. Eh oui !

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Ce premier plan, très pragmatique, mis en œuvre par Bernard Cazeneuve en juin dernier a consisté à raccourcir la durée de l'épreuve de 35 à 32 minutes, ce qui a permis de dégager une place supplémentaire par jour et par inspecteur – on est passé de douze places à treize –, et à prévoir de nouvelles modalités d'attribution des places lors des deux premières présentations à l'examen, de sorte que l'on ne fasse pas traîner les choses pour ceux qui échouent la première fois. Ces mesures ont permis de gagner 110 000 places, sur un déficit de 200 000 ; elles ont donc eu des résultats rapides, mais qui restent insuffisants.

J'en viens, mes chers collègues, au contenu de la loi. La loi, qu'est-ce qu'elle cherche à faire ? Elle cherche à aller au-delà du comblement de ce déficit de 200 000 places par an pour pouvoir résorber le stock. Il s'agit donc de faire en sorte d'ajouter ou de trouver 170 000 places supplémentaires par an, ce qui nous amènerait à 280 000 places supplémentaires par rapport à la situation antérieure. L'excédent de 80 000 places nous permettrait d'écouler le stock en plus de faire face au flux. Voilà quelle est la portée de la loi.

Quelles sont ses dispositions ? Il s'agit de faire en sorte que le permis B, le plus commun, soit externalisé. On confie à d'autres personnes que les examinateurs du ministère de l'intérieur le soin de faire passer le code. C'est du QCM, ce n'est pas trop compliqué : il faut trouver des salles, il faut trouver des gens qui encadrent. On retire le passage de l'épreuve du code de la route du permis B aux inspecteurs et ils se replient sur l'épreuve de conduite. On peut avoir là un gain de temps non négligeable. Ensuite, il s'agit de faire en sorte qu'on puisse confier à l'éducation nationale l'entièreté du passage du permis de conduire poids lourd dans le cadre des formations professionnelles.

Nous parvenons ainsi, au total, à ces 170 000 places supplémentaires par an, ce qui nous amène à avoir 280 000 places supplémentaires par rapport à la situation dont on a hérité.

Voilà, mes chers collègues, présentés de manière assez schématique mais aussi, me semble-t-il, assez claire, la portée et les objectifs du projet de loi qui vous est aujourd'hui présenté. Il s'articule autour de la possibilité un peu fracassante, du moins sans précédent, d'externaliser les épreuves du code et, donc, de libérer du temps pour les inspecteurs pour

faire passer l'épreuve pratique de conduite, tout en gardant un permis de conduire gratuit. J'y tiens parce qu'au cours des débats on verra...

M. Dominique Tian. C'est l'examen qui est gratuit, pas le permis !

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Un examen gratuit, oui, je parle de ce qui incombe à l'État. Chers collègues, vous savez que certaines propositions visent à instaurer une redevance ou une taxe. Il y a des pays où on fait payer une taxe, une sorte de timbre. Je parlais donc de la gratuité de l'examen, bien entendu. J'ai d'ailleurs évoqué tout à l'heure le fait que les écoles de conduite se font payer – ce sont des écoles privées. D'ailleurs, l'esprit de nos concitoyens peut être sujet à une confusion, puisque les écoles de conduite facturent des frais de présentation à l'examen qui, je le dis ici, ne sont pas versés à l'État : ils sont versés à l'école de conduite. Celle-ci présente des candidats et les fait payer pour les présenter, parce qu'elle met à disposition, le jour de l'épreuve, un véhicule et également un enseignant.

Voilà donc quelle est la situation, voilà quelle est la portée générale de la loi. J'espère, chers collègues, avoir répondu de la façon la plus claire possible à vos attentes en termes de présentation générale de cette réforme, mais le ministre pourra développer.

Pour ce qui est de l'amendement n° 3022, il est rédactionnel.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Avis favorable, et je saisis l'occasion pour donner, peut-être, quelques compléments, même si M. le rapporteur a été très complet sur la philosophie de cette réforme.

Au-delà des décisions réglementaires qui ont été prises, les deux mesures que comporte ce texte, monsieur le député Poisson, et qui, en effet, en constituent la logique, permettent de libérer environ 250 000 places par an : l'une consiste à externaliser l'épreuve du code de la route ; l'autre a pour objet de libérer les inspecteurs d'une partie du permis poids lourds. Cela correspond à peu près aux besoins qui sont évalués, en termes de flux, par les services du ministère de l'intérieur. Reste, nous en sommes parfaitement conscients, la question du stock, mais c'est une première réforme qui a été portée par le ministre de l'intérieur et conduite l'été dernier.

C'est déjà une réforme importante, je tiens ici à le souligner, parce que tout le mérite en revient au ministre de l'intérieur – depuis plusieurs années, ses prédécesseurs avaient tenté de faire cela, et on sait que ce n'est pas chose facile. Je sais qu'il y a beaucoup d'amendements, dont nous aurons l'occasion de débattre, des amendements qui visent à aller plus loin, mais, en termes de rationalisation de l'examen, c'est déjà une étape importante que le Gouvernement présente dans ce texte.

Ensuite, il y a la volonté d'une plus grande transparence et d'une limitation du coût des auto-écoles. Nous avons eu ce débat en commission spéciale. Il faut que nous puissions collectivement progresser sur la question d'une plus grande transparence sur les taux de réussite et de passage, sur les heures de conduite au-delà d'un volume de vingt heures, puisque cela aussi, compte tenu, parfois, des délais d'attente et de la durée de l'examen, induit des surcoûts, en particulier pour les plus jeunes, qui doivent passer l'examen pratique du permis de conduire.

Voilà donc quelle est la philosophie de cette réforme, qui implique plus de transparence du côté des auto-écoles – le texte comporte déjà des mesures en ce sens –, le souci préservé de la sensibilisation à la sécurité routière, que nous partageons tous, et le raccourcissement des délais en termes de passage de l'examen pratique et de code, avec les aménagements proposés.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur thématique, j'ai vraiment l'impression d'être ailleurs : vous parlez d'une réforme du permis de conduire, alors que les mesures que vous décrivez procèdent d'un léger ajustement contextuel et quantitatif, mais en rien d'une réforme du permis de conduire. Je vous invite à regarder, à étudier les rapports qui ont été faits, un rapport en 2005, deux rapports en 2008, en 2009, toute une série de bavardages qui ont eu lieu, sur le même mode que ce que vous évoquez aujourd'hui, et qui n'ont pas résolu le problème du permis de conduire.

J'avais sans doute, avec quelques-uns, la naïveté de penser qu'un texte dont le titre fait référence à la croissance et à l'activité, ce qui me semblait montrer une certaine ambition, aurait pour objet de réformer, non pas de faire des ajustements mais de réformer là où les Français ont besoin qu'on réforme, de réformer sur des sujets aussi importants pour eux que le permis de conduire. Je pensais qu'on l'aborderait vraiment sur le fond, et non pas que ce serait un recyclage de quelques mesures d'ajustement que le ministère de l'intérieur a raison de prendre pour régler le problème pendant quelques mois, ou, en tout cas, éviter la suppression, la surchauffe du permis de conduire. Je suis extrêmement déçu de voir que, finalement, vous vous contentez de cela, qu'on en reste à ce niveau.

Prendre la mesure des difficultés structurelles liées à la manière dont est organisé le permis de conduire devrait conduire à aller bien plus loin que les mesures que vous proposez, bien plus loin que les ajustements que vous évoquez, et vous le savez. Je ne comprends pas pourquoi on a peur, pourquoi on ne veut pas avancer. Les chiffres qu'a donnés le rapporteur ne sont pas les bons. Vous le savez, nous avons, il y a quelque temps, déposé une proposition de loi. Nous avons auditionné pendant des heures tous les acteurs de la filière, et ce ne sont pas 200 000 ou 300 000 places qui manquent : il y a effectivement 1,3 million d'examens qui sont passés chaque année, mais il y a 3 millions de demandes ! Le nombre de places qui manquent est donc de l'ordre de 2 millions,...

M. Philippe Vigier. C'est vrai !

M. Jean-Christophe Fromantin. ...ce n'est pas 200 000, 300 000 ou 400 000, c'est bien plus. Ce sont deux fois plus d'inspecteurs, peut-être deux fois et demie ou trois fois plus, qu'il faudrait pour résoudre le problème.

C'est pour cela que les mesures que vous proposez entraîneront une énorme déception, à la hauteur de l'enjeu que représente le permis de conduire pour des centaines de milliers de Français. C'est le premier diplôme, en France, c'est le sésame pour aller travailler, c'est à la fois, en zone dense, des niveaux de saturation exceptionnels et, dans les zones à faible densité, le passeport pour aller vers une ville moyenne, pour aller vers une métropole, pour aller suivre ses cours le matin. Comment donc est-il possible d'avoir si peu d'ambition, dans le cadre d'un texte emblématique, auquel

nous avons cru, sur un sujet aussi important que le permis de conduire? Moi, je ne peux pas accepter ce recyclage de mesures contextuelles prises par le ministère de l'intérieur. Ce n'est pas à la hauteur de ce texte. S'il se résume à ce type de mesures, sur une question qui est probablement de celles qui affectent le plus les Français, monsieur le ministre, parmi celles que traitent les 150 articles que vous proposez...

M. Jean-Frédéric Poisson. Les 208 articles!

M. Jean-Christophe Fromantin. Les 150 ou les 200 articles, je ne sais plus. Si on manque d'ambition sur cet article 9, alors excusez-moi, mais ma doctrine sur le texte qu'on nous propose sera claire. J'étais prêt à le voter, vous le savez, mais vous manquez d'ambition sur la question qui nécessite le plus des mesures courageuses, la question la plus symbolique, la plus emblématique, la plus impactante pour les Français, et pas n'importe lesquels: les jeunes âgés de 18 à 24 ans.

Vous savez qu'aujourd'hui ce sont plus de 500 000 jeunes qui conduisent sans permis – ce n'est pas moi qui le dis, c'est le délégué interministériel à la sécurité routière. Et l'on vient de commenter les chiffres de la sécurité routière... 500 000 jeunes conduisent sans permis!

M. Philippe Vigier. Eh oui!

M. Jean-Christophe Fromantin. Ce sont autant de jeunes qui vont passer leur permis à l'étranger. On ne sait pas très bien quelle est la qualité de l'examen qu'ils y passent, mais ils ne le font pas pour le plaisir: ils le font parce que c'est plus compatible avec leurs moyens. Ce sont aussi maintenant 100 000 personnes qui repassent le permis de conduire parce qu'elles n'ont plus de points. C'est donc un flux qui s'aggrave chaque année.

Nous avons donc là l'opportunité d'y aller vraiment, d'être courageux, d'y aller ensemble et de réformer, et j'ai l'impression qu'on va là aussi, tous, collectivement, s'engager dans une impasse.

Vous avez évoqué, en commission spéciale, les mesures que vous preniez, à juste titre, d'ailleurs, pour ouvrir un peu la création d'auto-écoles. C'est un peu comme un tuyau, vous voyez. Aujourd'hui, le tuyau est déjà très ouvert en amont, et extrêmement étroit en aval, avec cette saturation, cet effet rareté que le rapporteur soulignait à juste titre, qui crée cette espèce de surenchère sur les coûts d'inscription, au-delà même de la question des délais d'inscription. En ouvrant davantage l'agrément des auto-écoles, vous allez encore renforcer cet effet de saturation, ce tunnel, ce tuyau, et aggraver cette espèce d'incapacité à entraîner et mener les jeunes au permis de conduire. Vous allez dire: « Allez-y, on met des auto-écoles supplémentaires, on facilite l'agrément, on ouvre aux *pure players*, au monde de l'internet! » C'est le sens, aussi, de votre réforme, et, à la fin, on va avoir encore plus de délais d'attente, un coût encore plus élevé du permis de conduire.

M. Philippe Vigier. Eh oui!

M. Jean-Christophe Fromantin. Vous dites, monsieur le rapporteur thématique, que vous êtes attaché à la gratuité. Bien sûr, nous sommes tous attachés à la gratuité, mais, en l'occurrence, c'est une fausse gratuité, et vous le savez. Quand ceux qui passent le permis attendent deux cents jours, dans les villes, pour passer le permis, qu'est-ce qu'ils font pour attendre? Ils prennent des heures supplémentaires, qui valent soixante euros chacune. Et quand vous avez cinq, dix, quinze, vingt, vingt-cinq heures supplémentaires, et je ne parle pas de ceux qui passent le permis pour la deuxième ou la troisième

fois, la gratuité est purement théorique, parce qu'à la fin la facture est de 500, 1 000 ou 2 000 euros. Vous le savez autant que moi, puisque vous avez les données: il y a maintenant des permis à 3 000 ou 4 000 euros.

Je vous pose la question, chers collègues. Il y aura tout à l'heure des discussions sur des propositions d'amendements: on y va ou on n'y va pas? On est hypocrite, on fait semblant, on se contente de recycler, et puis on en reste là? Chacun en tirera les conséquences politiques, au sens étymologique du mot. Ou alors on se dit: pourquoi n'irait-on pas? S'est-on posé la question? A-t-on peur de quelques centaines d'inspecteurs qui brandissent la menace d'une grève?

M. Jean-Frédéric Poisson. Exactement!

M. Philippe Vigier. Très bien!

M. Jean-Christophe Fromantin. Sommes-nous ici pour obéir aux oukases de quelques inspecteurs qui annoncent qu'ils vont faire grève? Ou chacun est-il ici pour prendre ses responsabilités devant des administrés, devant des Français qui ont besoin de ce permis de conduire et qu'on n'a pas le droit de laisser partir à l'étranger, conduire sans permis ou accepter de prendre ces dizaines d'heures supplémentaires, de payer ces milliers et ces milliers d'euros de frais et d'attendre pendant des mois? Alors, voilà, la question est simple, la réponse est simple.

Notre pays est probablement l'un des derniers pays à avoir ce modèle, aussi vieillot, pour le permis de conduire. La plupart des pays d'Europe l'ont externalisé, ou ont créé des agences, ou l'ont privatisé. On a parlé de l'Allemagne à plusieurs reprises. Le passage du permis de conduire y est complètement privé, et il n'y a pas plus d'accidents, cela coûte moins cher, cela se passe rapidement et cela ne pose aucun problème.

J'aurais pu comprendre, on aurait pu comprendre que le vrai sujet était un sujet vraiment politique: la privatisation de l'épreuve du permis de conduire. On pourrait le comprendre, mais, dans le même temps, vous nous dites qu'on va privatiser le passage de l'épreuve du code de la route, qu'on va privatiser l'examen du permis poids lourd, alors que le passage du permis poids lourd, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur thématique, pour les inspecteurs, c'est vraiment la noblesse du métier. Alors je ne comprends pas pourquoi, finalement, on accepte de privatiser, puisque c'est le mot qui fâche, l'épreuve du code, là où ça ne pose pas tellement de problèmes, parce que la technologie résout une grande partie de la question. On va privatiser – et vous êtes même prêts à aller un peu plus loin – le permis poids lourd, alors qu'il est professionnalisant et justifie peut-être plus que dans le cas du permis automobile que ce soient des agents publics, des inspecteurs du service public qui le fassent passer. On va leur retirer le permis poids lourd auquel ils tiennent pour les mettre sur le permis B, où il y a un problème, et tout cela sans résoudre le problème. Excusez-moi mais il y a quelque chose qui m'échappe dans ce type de transfert.

Je ne comprends pas pourquoi nous réfléchissons à améliorer l'efficacité de l'examen du permis de conduire poids lourd et du code, sans réfléchir à améliorer le point le plus critique: le permis B. Nous serions prêts à retirer aux inspecteurs la partie de leur métier qu'ils considèrent la plus valorisante, sans pour autant les rediriger vers leurs autres missions, qu'ils n'arrivent pas à accomplir!

Je vous rappelle, chers collègues, que les 1 300 inspecteurs du permis de conduire que compte la France ont trois missions. La première est de contrôler l'examen du permis de conduire : c'est là qu'il y a un phénomène de saturation. La deuxième est de contrôler les auto-écoles et les centres de stages de récupération de points. Les inspecteurs ne remplissent pas cette mission, faute de temps, en raison de la saturation du permis B. On nous a tous, pourtant, dans nos circonscriptions, signalé des auto-écoles douteuses, véreuses, qui ont laissé des ardoises à de pauvres gens. Certains ont perdu 1 000 euros parce qu'une auto-école avait fondu les plombs, ou leur avait donné des illusions sur les places qu'ils auraient pour passer le permis, des places qu'ils n'ont jamais eues.

M. Philippe Vigier. Exactement ! C'est ça, la justice sociale ?

M. Jean-Christophe Fromantin. À ce sujet, vous avez rappelé, monsieur le rapporteur, que le système de places donne une prime aux plus anciens. Les nouveaux entrants sur le marché des auto-écoles n'ont pas de places à fournir à leurs élèves. Quoi qu'il en soit, le contrôle de déontologie des auto-écoles n'est pas assuré.

Enfin, les inspecteurs ont une troisième mission, qu'ils n'assurent pas non plus : une mission de prévention et d'information. Nous sommes tous conscients de l'utilité de cette dernière mission. Les chiffres qui viennent d'être diffusés – il y a eu, en 2013, plus de 3 000 morts sur les routes – sont impressionnants. Comment se fait-il que nous ne soyons pas capables, dans un texte aussi ambitieux que celui-là, de dire aux inspecteurs : « Participez à cet effort de prévention, participez à cet effort de formation, contrôlez les auto-écoles, contrôlez les centres de stages de récupération de points, et s'il vous reste du temps, alors consacrez-le au permis poids lourd ! » Ils pourraient également se concentrer sur l'examen des 100 000 personnes qui, chaque année, doivent repasser le permis après avoir perdu tous leurs points. Ces personnes représentent, en effet, un véritable enjeu de sécurité. L'expertise des inspecteurs devrait être concentrée sur ce problème.

Si vous en restez aux propositions que vous faites, alors ne parlez pas de « réforme », s'il vous plaît ! Il s'agit en réalité d'un ajustement, du recyclage de mesures conjoncturelles prises par le ministère de l'intérieur. Si vous avez l'ambition de mener une vraie réforme, alors il faut nous donner des garanties. Les amendements que nous proposons sont largement partagés par nos collègues : vous l'avez vu lors de la commission spéciale, où ils ont failli être adoptés. Notre ambition est réelle ; elle n'est pas politicienne, mais politique au sens noble du terme. En adoptant ces amendements, en intégrant leurs dispositions à votre projet de loi, nous pourrions montrer que nous sommes au service des Français ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je serai beaucoup plus bref. J'ai trouvé cette intervention excellente, bien que je n'en partage pas la philosophie, car en définitive, M. Fromantin conclut à la nécessité d'une privatisation. En tout cas, son intervention a été très précise et très intéressante.

Je rappelle que notre temps est très limité. Il est fonction du nombre de députés que compte un groupe. Si les élections législatives avaient eu lieu à la proportionnelle, le Front de gauche aurait eu quarante députés ; or nous ne sommes que

dix. Puisqu'il a été décidé de recourir à la procédure du temps législatif programmé, nous ne disposons que d'assez peu de temps d'ici la fin du débat.

M. Philippe Vigier. C'est parce que vous avez été bien bavards hier !

M. André Chassaigne. Monsieur le ministre, vous avez parlé à plusieurs reprises de la « philosophie » de votre projet de loi. En réalité, cette philosophie, c'est d'aller vers plus de privatisations, plus de libéralisme. Vous l'avez affirmé à l'occasion de l'examen d'autres articles. Le problème, c'est que parfois, par une forme de timidité, vous n'allez pas au bout de votre volonté profonde. Vous faites ainsi des propositions que je qualifierais de « propositions de contrebandier ». Vous passez par petits paquets, comme sur le porte-bagages d'un vélo, des mesures traduisant votre volonté de privatiser, mais vous n'osez pas tout passer d'un seul coup.

M. Emmanuel Macron., ministre. Il ne fallait pas crier si fort hier, alors !

M. André Chassaigne. Le résultat final s'apparente à du bricolage. J'en donnerai un exemple. Ce projet de loi, tel qu'il a été modifié par la commission spéciale, comporte des avancées intéressantes. Vous avez réussi, il est vrai, à trouver des places...

M. Jean-Frédéric Poisson. Sur le porte-bagages ?

M. André Chassaigne. ...à l'examen du permis de conduire en réduisant le temps de passage de l'épreuve pratique. Vous dites qu'il faut encore trouver 90 000 places. Pour cela, vous vous dirigez – en contrebande, par petites touches – vers la privatisation. En effet, vous dites que pour trouver ces 90 000 places, il faut externaliser.

M. Gilles Lurton. Il a raison d'externaliser ! Il faudrait même que ce soit plus massif !

M. André Chassaigne. Ce que vous ne dites pas, c'est qu'au tableau des emplois des inspecteurs, il y a actuellement quarante emplois non pourvus. Si tous les postes étaient pourvus, il n'y aurait pas besoin d'externaliser !

M. Jean-Frédéric Poisson. Mais ça ne suffirait pas !

M. André Chassaigne. Dites-le clairement : « Nous allons vers l'externalisation, donc nous ne voulons pas que les inspecteurs assument la totalité de l'activité. » Vous leur enlevez déjà le permis poids lourd, alors que ce genre d'épreuve est assez valorisant pour les inspecteurs.

La philosophie générale de votre projet de loi n'est pas partagée sur nos bancs. Vous essayez, petit à petit, de faire évoluer les consciences de ceux qui se disent à gauche.

M. Jean-Frédéric Poisson. *In cauda venenum !*

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Le Roux.

M. Bruno Le Roux. Nous sommes face à un véritable problème. Cette question a une importance capitale, parce qu'elle traduit un engagement pris en 2014 par le Président de la République : la réforme du permis de conduire. C'est le premier examen de France pour le nombre de candidats : plus de 3 millions en 2013. Ce nombre cause les problèmes que vous avez décrits, monsieur Fromantin. Il ne s'agit pas seulement de pouvoir conduire, mais de pouvoir vivre, de pouvoir se rendre à son travail. C'est donc un véritable problème qui se pose à la majorité.

Nous entrerons, ensuite, dans le détail. À ce stade, laissez-moi vous dire que nous avons la même ambition : nous voulons tous renforcer l'accessibilité de cet examen pour les jeunes Français ; nous voulons tous qu'ils puissent le passer dans des délais raisonnables, à des coûts moindres qu'aujourd'hui.

Nous ne préconisons pas les mêmes solutions. Vous avez exposé la vôtre ; nous allons exposer la nôtre. Traditionnellement, cet examen est organisé par le service public. Nous voulons conserver cet aspect. Par ailleurs – c'est important – il faut que la procédure dessinée par ce projet de loi soit d'application immédiate. Le débat montrera que la procédure d'externalisation pour le permis B pourrait avoir des avantages, mais pas immédiats. Il faudrait encore attendre.

M. Jean-Frédéric Poisson. Quatre mois !

M. Bruno Le Roux. Nous, nous ne voulons pas attendre. Nous voulons des mesures qui soient immédiatement applicables, dès la promulgation de ce texte. Il y aura d'autres réformes, qui les compléteront peut-être. L'important, dès à présent, est de garantir, tant qu'il le faut, le service public. Pour cela, c'est vrai, il ne faut pas hésiter à donner des moyens en renfort. Voyez que nous ne sommes pas dans l'idéologie ! Les jeunes de notre pays doivent avoir accès à une formation de qualité.

Tout cela, il faut le faire sans attendre. Dès le vote de loi, il faut que cela soit pris en compte sur le terrain. Il faut recruter des personnes, allouer des moyens supplémentaires au permis B. Tout cela, nous voulons le faire dès maintenant.

Nous le montrerons au cours du débat : notre ambition est la même que la vôtre. Je partage le constat qui a été fait. Nous sommes comptables, ici, d'un engagement du Président de la République. La réforme proposée aujourd'hui par le Gouvernement est ambitieuse, mais je pense que la discussion peut encore l'améliorer. Elle l'a déjà améliorée au cours des débats en commission spéciale. Nous sommes capables de le faire à nouveau en séance.

Ces dernières années, le délai moyen d'attente s'est allongé. On pourrait dire, en quelque sorte, que nous avons laissé le stock augmenter ; nous n'avons pas su prendre la mesure d'un problème qui s'est aggravé d'année en année sans que l'on y apporte aucune réponse. Nous y apportons aujourd'hui une réponse ambitieuse, dont nous souhaitons discuter. Cette réponse traduit deux exigences : ne pas brader le service public...

M. Jean-Frédéric Poisson. Mais personne ne veut brader le service public ! Qui parle de cela ?

M. Bruno Le Roux. ...et faire en sorte que la loi se traduise immédiatement par des moyens supplémentaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Pour ce qui me concerne, je suis tout à fait d'accord avec les propos tenus par Jean-Christophe Fromantin. Je suis d'autant plus d'accord avec lui qu'aujourd'hui, une nouvelle génération d'auto-écoles voit le jour en France. Ces établissements proposent notamment une formation en ligne au code de la route, propre à séduire les nouvelles générations connectées, et une planification à distance des cours de conduite. Nous avons besoin d'une réponse adaptée à la nouvelle situation, en particulier dans les grandes villes.

De plus, ces structures sont en mesure d'offrir des tarifs beaucoup plus compétitifs que les auto-écoles classiques – leurs prix sont environ 40 % inférieurs. Cela permettrait réellement d'améliorer le pouvoir d'achat. On estime que cette nouvelle offre rendrait chaque année plus de 600 euros de pouvoir d'achat à plus de 1,5 million d'apprentis conducteurs.

Or compte tenu de la méthode actuelle de répartition des places d'examen, cette nouvelle offre ne peut pas se développer. La répartition des places par quotas fait bénéficier quelques établissements anciens d'un nombre important de places d'examen. Ces quelques établissements disposent d'un monopole de fait, puisqu'une auto-école ne peut, en pratique, accepter plus d'élèves d'une année sur l'autre. Ils peuvent donc monnayer leurs places d'examen à des prix prohibitifs. Pour les élèves, la qualité de la formation devient ainsi secondaire.

Je pense qu'il faut aller beaucoup plus loin que votre projet, afin de permettre à un nombre beaucoup plus important de jeunes de passer leur permis de conduire.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Monsieur le ministre, je pense que nous vivons un moment important. J'ai écouté Bruno Le Roux avec beaucoup d'attention. Il voulait nous convaincre, mais malgré son talent, c'était mission impossible !

Vous savez tous que cette question est centrale. Vous dites, monsieur Le Roux, que c'est un engagement du Président de la République : nous voulons, justement, vous aider à concrétiser cet engagement. Comme vous le voyez, nous ne voulons pas polémiquer, ni rappeler les promesses concernant l'inversion de la courbe du chômage ; au contraire, nous sommes dans un esprit constructif.

Vous avez dit vous-même, monsieur le président Le Roux, qu'il y a trois millions d'examens du permis de conduire à faire passer. Nous savons qu'avec le dispositif proposé par le Gouvernement, il y aura environ 280 000 ou 300 000 places. À ce rythme, il vous faudra dix ans pour désengorger le système !

Comme le sait M. le rapporteur, j'ai participé à l'audition du délégué à la sécurité routière, un matin à huit heures, pour bien comprendre cette problématique. Il est vrai que le ministre de l'intérieur a pris l'an dernier, au mois de juin, un certain nombre de décisions importantes. La durée de l'épreuve pratique est passée de trente-cinq minutes à trente et une minutes. Je rappelle, mes chers collègues, que l'Union européenne impose un temps de conduite de vingt-cinq minutes minimum pour l'examen. Nous pourrions donc diminuer la durée de l'épreuve pratique jusqu'à vingt-cinq minutes, ce qui permettrait de décongestionner le système. Mais ça, c'est un détail.

Les mesures prises l'an dernier par Bernard Cazeneuve ont permis de faire passer le délai d'attente de quatre-vingt-dix-huit jours à quatre-vingt-dix jours. Nous avons ainsi gagné sept à huit jours, sur un objectif de quarante-cinq jours. Il aurait fallu dire cela, mes chers collègues ! Gilles Savary me regarde : il le sait, parce que nous étions tous deux présents à l'audition que j'ai mentionnée.

On voit bien qu'on n'arrivera pas à rattraper le retard, à faire passer le délai de quatre-vingt-dix jours à quarante-cinq. Mais surtout, les mesures que je mentionnais ont coûté

500 millions d'euros. C'est la vérité : 500 millions d'euros ! Faites le calcul : combien cela coûterait-il de ramener le délai à quarante-cinq jours ?

Bruno Le Roux a dit : « On va embaucher du monde ». Ce n'est pas vrai ! Vous ne pourrez pas le faire, et vous le savez, mon cher collègue, parce que vous n'y arriverez pas sur le plan financier. J'insiste sur ce point, qui doit être présent à tous les esprits.

Pardonnez-moi, mais la jeunesse nous regarde et nous écoute ! 25 % des jeunes Français sont au chômage. Nous avons tous une responsabilité dans cet état de fait. Quel message leur faisons-nous passer avec ce projet de loi ?

Cher André Chassaigne, vous êtes un homme du terroir, un homme de bon sens. Comment un jeune, par exemple, peut-il se rendre à Olliergues pour travailler, alors qu'il n'y a pas de car le matin ? Comment font-ils, ces jeunes ? La philosophie qui doit être la nôtre, n'est-ce pas que chacun puisse travailler, pour sa dignité,...

M. André Chassaigne. Bien sûr !

M. Philippe Vigier. ...pour avoir un logement, pour pouvoir vivre en homme ou en femme libre ? Tel est le message à faire passer à cette jeunesse qui nous regarde. Elle attend de nous que nous réglions ce problème.

Mes chers collègues, puisque le Gouvernement nous parle souvent de cohérence, j'aimerais qu'elle soit au rendez-vous. Jean-Christophe Fromantin a fait une démonstration formidable, parce qu'il a travaillé cette question depuis plusieurs années. Il a d'ailleurs rédigé une proposition de loi qui a été balayée d'un revers de main il y a quelques semaines, ce que je regrette. Nous reprenons le débat sur cette question dans un esprit on ne peut plus constructif. Pourquoi, alors, ce gouvernement privatise-t-il l'examen du code mais pas celui de la conduite – surtout pas ! –, de peur de faire de la peine aux inspecteurs ? Mais les inspecteurs ont envie de reconnaissance !

Pour un budget de 500 millions d'euros, on a fait des appels à candidature, on a sollicité les préfets. Pour ma part, j'ai appelé le préfet de mon département pour lui demander si des gens s'étaient proposés pour faire passer des examens supplémentaires, le soir. Eh bien non : il y a eu un gendarme retraité en Seine-Saint-Denis et une personne en Eure-et-Loir, qui était disposée à faire des heures supplémentaires pour faire passer le permis. Deux personnes au total, donc. Vous pourrez vérifier ! Nous savons que cela ne marchera pas.

Dès lors, nous pouvons être hypocrites ou non : nous faisons bouger la machine tous ensemble ou nous faisons passer le message de notre incapacité à résoudre le problème. Jean-Christophe Fromantin l'a très bien dit : il y a plus de tués sur les routes, de nombreux jeunes roulent sans permis, celui qui a perdu son permis met un an à le repasser – c'est la loi – et il attend encore de nombreuses semaines avant de le repasser, et à quel coût ! On parle souvent du pouvoir d'achat, mais le pouvoir d'achat, monsieur Chassaigne, il est là !

M. André Chassaigne. Les entreprises, il faudra bien payer !

M. Philippe Vigier. Il est indigne que ces gens paient 2 000, 3 000, 4 000 euros. Mes chers collègues, nous vivons un moment majeur, ce soir. Allons-nous, oui ou non, faire bouger les lignes ? Les autres pays d'Europe nous regardent.

Les Allemands, souvent pris comme modèle sur tous les bancs, l'ont fait. Nous pouvons regarder cet exemple avec intérêt. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI.*)

M. André Chassaigne. Si j'ai bien compris, il s'agira d'entreprises bénévoles qui ne coûteront rien !

(*L'amendement n° 3022 est adopté.*)

(*L'article 8 ter, amendé, est adopté.*)

Article 8 quater

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, inscrit sur l'article 8 quater.

M. Jean-Frédéric Poisson. Cette discussion est très éclairante. En réalité, nous apprenons deux choses. Premièrement, l'engagement pris par le cabinet du Président de la République lui-même il y a quelques mois, puis par le ministre de l'intérieur, auprès des syndicats d'auto-école de faire en sorte que la réforme du permis de conduire fasse l'objet d'une loi spécifique, intégralement défendue par le ministre de l'intérieur, n'est pas respecté. Cela a motivé une colère froide et quelques promenades dans la campagne du côté de La Dent de Crolles – n'est-ce pas monsieur le président de la commission spéciale ? – pour que les auto-écoliers manifestent leur mauvaise humeur d'une manière bien connue, c'est-à-dire des opérations escargots ou des blocages. Cela ne s'est pas passé plus tard que vendredi dernier, dans le bureau du ministre.

Il est regrettable que, malgré les engagements pris auprès de ces syndicats, le Gouvernement n'ait pas souhaité reporter une réforme dont je maintiens – je partage l'avis de Jean-Christophe Fromantin, Gilles Lurton et Philippe Vigier – qu'elle aura un effet parfaitement résiduel sur la situation que vous décrivez.

Par ailleurs, en réponse au président Le Roux, je rappelle – cela a été largement débattu en commission spéciale – que le délai de formation des inspecteurs non issus des services de l'État pour l'épreuve pratique est de quelques mois. Nous sommes parfaitement capables d'assurer une formation permettant de répondre de manière rapide aux besoins, d'autant que le temps moyen entre la promulgation d'une loi et la publication des décrets d'application peut être plus long que le temps nécessaire à la formation d'un inspecteur du permis de conduire. Franchement, le calendrier que vous nous décrivez n'est peut-être pas le plus à même de répondre à la situation.

Nous l'avons vu en commission spéciale, le débat porte en réalité sur la capacité ou non du pays à mécontenter quelques dizaines d'inspecteurs du permis de conduire syndiqués, dont quelques-uns tirent sur la corde au point de bloquer le système – car il ne s'agit que de cela. Il faudra bien se le dire un jour et s'attaquer à ce problème, y compris, cher André Chassaigne, quand on défend, même au-delà du raisonnable, l'idée que seuls des inspecteurs issus de la puissance publique pourraient faire passer l'examen. Un certain nombre de collègues – pas vous, monsieur Chassaigne – ont affirmé en commission spéciale qu'il ne fallait pas toucher à ce système : c'est le service public. Certes, mais quand celui-ci ne sait pas faire face, il faut bien trouver des solutions ailleurs.

Non seulement nous n'irons pas ce soir – ni sans doute vendredi – au bout de la réforme qui portait les promesses d'une aube nouvelle sur le permis, mais le système restera autant enkysté qu'aujourd'hui, ce qui est fort dommage. Cela motivera l'opposition du groupe UMP aux articles 8^{ter} et suivants.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Nous avons beaucoup de chance de vous avoir comme présidente, car vous êtes d'une rigueur remarquable. Vous m'avez donné la parole plusieurs fois, ce qui n'est pas le cas de tous vos collègues. En même temps, vous êtes d'une humanité rassurante. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme la présidente. Je vous remercie, monsieur Lassalle.

M. Jean Lassalle. Quant à M. Macron – tant que j'y suis, je ne voudrais pas faire de jaloux –, il est prêt à prendre la tête du Gouvernement lorsque M. Valls aura pris les deux valses qu'il va prendre dans l'année à venir... Bon, enfin bref, vous m'avez compris. Vous êtes donc aussi en très net progrès, monsieur Macron.

Cela étant, je suis l'un des rares à avoir connu cette épreuve redoutable qu'est l'obligation de passer son permis une deuxième fois, et presque une troisième fois – parce que les points se perdent très rapidement quand vous êtes député et que vous n'avez pas de chauffeur. (*Sourires.*)

Je suis très heureux que nous puissions avoir ce soir cette discussion, que je n'aurais pas imaginée à l'Assemblée, tant je pensais que le sujet était devenu tabou et que la réduction du nombre de tués sur la route, dont nous ne pouvons tous que nous réjouir, avait fait passer tous les autres sujets au second plan.

Des centaines de milliers de Français nous détestent, à un point que vous ne pouvez pas imaginer, en raison des dispositions prises sur le retrait de permis. Je ne vais pas être long, car M. Fromantin a été excellent, mais je rappelle que les stages sont chers pour une famille qui n'a pas beaucoup de travail. Ceux qui perdent leur permis de conduire ne sont pas tous députés ! Ils n'ont pas le même revenu – même si le mien est, somme toute, assez moyen.

Le nombre de leçons, par exemple, ne cesse de s'étirer, ce qui finit par coûter très cher et par devenir très long. Il peut arriver, dans mon département, que l'on ne puisse passer son permis de conduire qu'après trente mois d'attente ! Trente mois, mes chers collègues, je peux vous dire que c'est assez long, surtout quand un voisin doit vous conduire à quatre heures du matin pour prendre l'avion, et sa femme vous récupérer trois jours plus tard à vingt-trois heures trente (*Sourires.*) Pour nos compatriotes, c'est long aussi !

D'autant que, après trente mois d'attente, vous ne passez pas nécessairement l'épreuve de la conduite. Il peut arriver que l'on vous fasse passer des tests psychotechniques. Je peux vous le dire, mes chers collègues, parce que j'ai dû m'y reprendre à trois fois ! (*Rires.*) Le problème n'est pas que j'étais mauvais, bien que le premier test psychotechnique que j'aie jamais passé – c'était à l'école, j'avais huit ans et suivais des cours de français troisième langue – avait révélé que mon QI était très légèrement au-dessus de 0. (*Rires.*)

Une dame du centre hospitalier de Pau m'a mis deux machines en main, pareilles aux manettes que mes enfants utilisent pour jouer à la Playstation, avec lesquelles je devais empêcher qu'une bulle sorte de l'écran de télévision de

manière latérale. J'appuyais sur la manette de gauche, sur la manette de droite, et parfois sur les deux en même temps : à chaque fois la balle s'écrasait en haut ou en bas de l'écran, sans jamais aller de bout en bout. (*Rires.*)

La dame s'est mise dans une colère impitoyable, et a décrété que je m'étais moqué d'elle. Elle a donc retardé de trois mois supplémentaires l'échéance à laquelle je devais repasser mon permis, ce qui fut fait un an après les trente mois d'attente ! (*Rires.*)

Je ne pensais pas pouvoir le dire un jour dans cet hémicycle mais, je l'ai dit, madame la présidente, que vous étiez rassurante... C'est important, en outre, de l'expliquer à tous ; si un député de la nation ne décrit pas, à partir de son expérience personnelle, ce que vivent ses concitoyens, qui le fera ?

Il faut aussi avoir le code, ce qui, quand on a soixante ans – cela sera mon cas dans quelques semaines – n'est pas facile non plus ; il faut beaucoup s'entraîner. J'indique qu'il existe heureusement un site internet qui donne des leçons très profitables.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, je suis très heureux que nous ayons cette discussion. Je l'ai bien sûr un peu égayée, j'en ai conscience, mais il faut parfois savoir faire passer avec un peu d'humour des choses difficiles. C'est très lourd, et je suis heureux que la représentation nationale se rende compte à quel point le problème est dur et très, très durement vécu. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je crains que prendre la parole après ce moment de poésie, de spontanéité, mais aussi de réalité que nous a offert M. Lassalle ne soit un peu décalé... Je voulais néanmoins, à ce stade de nos débats, revenir sur ce sujet.

La question de la cohérence a été abordée par plusieurs orateurs, notamment par M. Poisson. Il y a bien, mesdames, messieurs les députés, une cohérence dans cette réforme. Si elle avait été réalisée avant, peut-être discuterions-nous aujourd'hui de l'étape d'après. Ce sont des petits pas, j'entends cet argument ; nous voudrions d'ailleurs faire beaucoup plus. Cela dit, somme toute, citez-moi le dernier ministre de l'intérieur qui ait fait beaucoup mieux ? Vous pouvez chercher : beaucoup l'ont tenté, et ont renoncé, à chaque fois pour de mauvaises raisons. Le débat que nous avons ce soir, en toute transparence, l'illustre suffisamment. Au regard de l'enjeu dont nous parlons, en effet, rien ne justifie qu'on n'aille pas assez loin.

Ce soir, mes chers collègues, nous parlons. Mais le mérite de Bernard Cazeneuve est d'avoir pris des décisions pour lancer cette réforme ; il a d'ailleurs dû essuyer un mouvement de grève au début de l'été dernier, ce qui l'a conduit à prendre de nouvelles mesures, à contrecarrer ce mouvement de grève, en prenant ses responsabilités.

On pourrait aller beaucoup plus loin, j'en conviens. Mais ce petit pas est le premier, et les nombreux prédécesseurs de M. Cazeneuve ne l'avaient pas fait. Il faut donc ici lui rendre grâce de ce premier effort, ainsi que de la réforme qui est ici défendue.

Par ailleurs, cela a été rappelé par MM. Fromantin et Le Roux, l'enjeu dépasse largement le texte que nous examinons aujourd'hui. Je crois d'ailleurs pouvoir dire que Bernard Cazeneuve, comme moi-même d'ailleurs, partage votre

constat et votre volonté d'aller beaucoup plus loin. Nous n'allons pas nous mentir à cette heure tardive, mesdames, messieurs les députés, nous ne l'avons d'ailleurs pas fait depuis le début de l'examen de ce texte : nous voyons bien la réalité sociale et économique que vous décrivez, nous la reconnaissons, et c'est d'ailleurs pour cela que nous avons commencé à bouger. Je veux tout de même corriger un point, monsieur Poisson : ni le ministre de l'intérieur ni le cabinet du Président de la République ne se sont engagés en faveur d'une loi relative aux auto-écoles. J'ai d'ailleurs eu à ce sujet M. le ministre de l'intérieur au téléphone.

M. Jean-Frédéric Poisson. J'ai des courriers qui en attestent !

M. Emmanuel Macron., ministre. Les courriers sont évoqués par qui veut ; je puis vous dire que, si tel avait été le cas, nous n'aurions pas introduit ce dispositif dans le présent texte.

La parole du Gouvernement a un sens. D'aucuns auraient pu faire cette réforme, mais ne l'ont jamais faite. Ceux-là sont les grands réformateurs de la parole ; on les connaît. Ils ont été ministres de l'intérieur pendant plusieurs années ; ils ont même parfois été Président de la République ; et ils voudraient aujourd'hui que nous fassions dans ce texte de loi tout ce qu'ils n'ont pas fait !

M. Guénhaël Huet. Il y en a aussi à gauche !

M. Christian Jacob. Quand on est en responsabilité, on assume ses responsabilités !

M. Emmanuel Macron., ministre. Pour un homme politique, prendre ses responsabilités, c'est tenir sa parole. Si le Gouvernement adopte cette position aujourd'hui, c'est que le ministre de l'intérieur, quand il a pris les mesures que nous avons évoquées, dont il considère qu'il s'agit d'une première étape et non pas d'une fin en soi, et dont je ne peux pas vous dire qu'elles sont totalement satisfaisantes au regard de la situation que vous décrivez, a pris un engagement vis-à-vis des auto-écoles et des inspecteurs. Il est donc normal qu'il le tienne ! C'est la raison de l'arbitrage qui est rendu ici et dont nous discutons ce soir.

Je vous explique en toute transparence la raison de cet arbitrage et de la position que je défendrai. Elle est normale. Nous avons engagé une première réforme, elle est cohérente et nous la défendons. Certes, elle ne répond pas à la totalité du problème, mais il est de notre responsabilité de respecter la parole du Gouvernement, compte tenu des engagements pris par l'un de ses membres vis-à-vis de ses fonctionnaires.

Monsieur le député Chassaigne, nous pourrions continuer à filer les métaphores. Je ne sais pas si je vous inviterai à faire un peu de vélo avec moi, en tandem ou sur mon porte-bagages... J'ose à peine filer les métaphores avec vous parce que je constate, soir après soir, que vous, vous avez le droit de plaisanter, de faire des facéties, mais que vous faites des reproches aux autres lorsqu'ils agissent de même envers vous.

M. André Chassaigne. Non !

M. Emmanuel Macron., ministre. Monsieur le député, le problème dont nous parlons vaut bien mieux que toutes ces images, il vaut bien mieux qu'une forme d'idéologie qui se recroqueville sur elle-même et qui voudrait refuser le monde tel qu'il va. On ne braconne pas en faisant ces réformes : on essaie de répondre, point par point, aux problèmes quoti-

diens auxquels sont confrontés nos concitoyens, en particulier les jeunes de notre pays. Oui, des inspecteurs ont été recrutés. Bernard Cazeneuve organisera cette année deux concours de recrutement. Dans une partie des zones tendues, il a augmenté massivement les recrutements d'inspecteurs.

Cela vous a peut-être échappé, monsieur Chassaigne, mais nous vivons dans une réalité faite de contraintes budgétaires, de contraintes de dépenses. On peut faire de l'idéologie à peu de frais en s'affranchissant du réel, mais on ne répondra pas ainsi aux problèmes de nos concitoyens. Peut-être que je braconne mais, au moins, je parle à quelqu'un et j'essaie de traiter des vrais problèmes. Peut-être que vous resterez dans votre bunker et que je n'aurai qu'un porte-bagages, mais je continuerai à faire le braconnage que vous dénoncez. Au moins, j'aurai avancé – de quelques mètres, peut-être, mais nous aurons avancé.

Je termine en revenant sur les propos du député Lassalle. Oui, pour beaucoup de nos concitoyens, pour beaucoup de nos jeunes, le permis de conduire est un problème au quotidien.

M. André Chassaigne. Vous n'y apportez pas de solution !

M. Emmanuel Macron., ministre. Résoudre ce problème vaut bien mieux que de rester sur des postures, et des vieilles postures. La position du Gouvernement est sans doute incomplète, je le reconnais, mais c'est une première. J'invite les uns et les autres à faire preuve de cohérence au regard de ce qui a pu être porté par le passé. Si les premiers petits pas avaient été faits plus tôt, nous pourrions peut-être en faire de plus grands aujourd'hui. Je regrette qu'on ne puisse pas aller plus loin, mais...

M. Christian Jacob. Votre discours ne tient pas ! Vous êtes aux responsabilités !

M. Emmanuel Macron., ministre. Oui, nous sommes aux responsabilités jusqu'au bout.

M. Dominique Tian. Il y a des urgences !

M. Emmanuel Macron., ministre. Nous avançons, nous prenons nos responsabilités. Quand nous prenons des engagements, nous les tenons.

M. Christian Jacob. Vous êtes là pour faire votre travail !

M. Emmanuel Macron., ministre. C'est la philosophie de ce texte, et c'est la raison de la position du Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

M. Jean Lassalle. Bravo !

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 8 *quater*.

La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour soutenir l'amendement n° 2381.

M. Jean-Frédéric Poisson. Il est défendu.

(L'amendement n° 2381, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour soutenir l'amendement n° 1449.

M. Jean-Frédéric Poisson. Défendu également.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Sur le fond, je suis plutôt d'accord avec le premier alinéa que cet amendement propose d'introduire. Le second, par contre, me paraît superfétatoire puisqu'il concerne une garantie financière qui n'est pas obligatoire : on se demande bien comment on pourrait assurer sa mise en œuvre.

À mon sens, cet amendement est couvert par l'amendement n° 3018 de la commission, à l'article 9. Je demande donc à ses auteurs de le retirer, faute de quoi je donnerai un avis défavorable.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je rejoins la position du rapporteur. Sur le fond, nous partageons l'objectif de cet amendement, mais il me semble qu'il sera satisfait par l'adoption de l'amendement n° 3018, dont je préfère la rédaction. J'invite donc ses auteurs à le retirer ; à défaut, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ne peux pas le retirer.

(L'amendement n° 1449 n'est pas adopté.)

(L'article 8 quater est adopté.)

Article 8 *quinquies*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson, pour soutenir l'amendement n° 2396 tendant à la suppression de l'article 8 *quinquies*.

M. Jean-Frédéric Poisson. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Si nous approuvons la suppression de cet article, nous contredirions l'argumentation de M. Lurton, qui nous a expliqué qu'il fallait faciliter les inscriptions en ligne. Or l'article 8 *quinquies* consacre la possibilité de conclure un contrat en ligne afin de ne pas entraver l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché, en particulier par internet.

Chers collègues de l'opposition, c'est à vous de vous mettre en cohérence. Quant à nous, c'est par cohérence que nous sommes défavorables à la suppression de l'article 8 *quinquies*.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je remercie M. le rapporteur d'appeler l'opposition à la cohérence sur l'ensemble de ce projet de loi – nous en reparlerons dans les prochains jours.

En attendant, monsieur le rapporteur, la rédaction actuelle de l'article 8 *quinquies* n'apporte pas un certain nombre de garanties que demandent les professionnels et que la seule mention de la possibilité de s'inscrire sur internet ne permet pas d'avoir. C'est la raison pour laquelle j'ai défendu cet

amendement de suppression, que je maintiens évidemment. Autant que je sache, il ne contredit pas les propos tenus tout à l'heure par notre collègue Lurton.

(L'amendement n° 2396 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 1450, qui fait l'objet de deux sous-amendements, n°s 3177 et 3182.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement.

Mme Véronique Louwagie. Il s'agit de compléter l'article 8 *quinquies* par une disposition visant à mesurer les besoins de formation de l'apprenti conducteur lors d'une évaluation préalable organisée en sa présence. En effet, il est bon de prévoir une évaluation préalable par l'établissement, et la présence de l'apprenti conducteur est relativement importante. J'insiste sur ce point, d'autant que le sous-amendement n° 3177 déposé par le rapporteur supprime l'obligation de présence de l'apprenti. Toutefois, je relève que le rapporteur lui-même admet la nécessité et l'importance d'une évaluation préalable.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 1450 et soutenir les sous-amendements n°s 3177 et 3182.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le sous-amendement n° 3177 a pour objet de satisfaire M. Lurton. En effet, Mme Louwagie propose que l'évaluation ait lieu en présence de l'apprenti. Or nous voulons supprimer l'obligation de présence de l'apprenti en permettant à ce dernier de remplir une grille d'évaluation sur internet.

Encore une fois, j'appelle l'opposition à la cohérence. Visiblement, les membres du groupe UMP ne sont pas d'accord entre eux : tout à l'heure, M. Lurton a dit qu'il ne fallait pas entraver l'entrée de nouvelles entreprises, notamment *via* de nouvelles techniques de communication, alors que Mme Louwagie propose des amendements qui l'entravent.

Madame Louwagie, le sous-amendement n° 3177 vise à permettre que l'évaluation préalable ait lieu en présence de l'apprenti conducteur s'il le souhaite, sans pour autant rendre sa présence obligatoire.

Mme la présidente. Qu'en est-il de l'amendement n° 3182 ?

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il est rédactionnel.

Mme la présidente. Quel est donc l'avis de la commission sur l'amendement n° 1450 ?

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable, sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je suis favorable à l'amendement n° 1450, à condition qu'il soit sous-amendé comme le souhaite le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. J'entends bien les arguments du rapporteur. On peut se satisfaire que la conclusion du contrat intervienne après une évaluation préalable par l'établissement. Je suis donc favorable aux sous-amendements présentés par le rapporteur.

(Les sous-amendements n^{os} 3177 et 3182, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(L'amendement n^o 1450, sous-amendé, est adopté.)

(L'article 8 quinquies, amendé, est adopté.)

Article 8 sexies

(L'article 8 sexies est adopté.)

Article 8 septies

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 514 et 1828, tendant à la suppression de l'article 8 septies.

La parole est à M. Dominique Tian, pour soutenir l'amendement n^o 514.

M. Dominique Tian. Je ne vois pas pourquoi l'article 8 septies, relatif à la déconstruction de navires, a été placé à cet endroit du texte. Il n'a rien à voir avec les trois permis bateau, pour lesquels les listes d'attentes ne sont apparemment pas trop longues : sur ce point, les choses se passent plutôt bien sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit donc de déconstruction de bateaux. Je vois très bien la logique poursuivie par François-Michel Lambert, député de la région d'Aix-en-Provence, à l'origine de cet article qui renvoie à l'économie circulaire dont il parle très souvent. Il paraît assez logique que la filière de déconstruction des navires soit enfin mise en place, puisqu'il s'agit d'un engagement pris dans le cadre du Grenelle de la mer, il y a déjà quelque temps.

Je me demande même, monsieur le ministre, s'il existe encore un ministère de l'industrie et de la stratégie dans notre pays. Faut-il demander un rapport pour savoir s'il est utile de déconstruire les bateaux dans notre pays ? Là où il y a une volonté, il y a un chemin. Il faudrait peut-être prendre conscience qu'il existe des milliers de bateaux à détruire. Notre pays a déjà instauré une obligation de déconstruire des porte-avions, qu'on a emmenés en Inde au terme d'un périple historique. Au vu du retard industriel de la France, il y a probablement des créneaux. Il existe évidemment des centaines, voire des milliers de bateaux à déconstruire. Faut-il encore attendre, monsieur le ministre ? Peut-être faut-il tout simplement demander à vos services si cette opération vaut la peine en termes stratégiques ? Il semblerait que ce soit le cas.

Pourquoi retarder la prise d'une décision qui paraît évidente, alors que le marché semble exister ? Un article demandant un rapport sur ce sujet ne paraît pas très utile. Pourquoi un rapport de plus ? Vos services doivent pouvoir vous fournir quelques indications à ce sujet, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec, pour soutenir l'amendement n^o 1828.

M. Yannick Favennec. Il est défendu.

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

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. La commission s'est prononcée : il n'y a pas de raison de revenir sur sa décision.

M. Dominique Tian. Si, il y a des raisons !

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

M. Emmanuel Macron, ministre. Je veux vous rassurer, monsieur Tian : cet article résulte d'une demande d'un de vos collègues dans le cadre de la commission. J'avais exprimé un avis de sagesse, que je renouvelle. Cela dit, il y a bien un ministère de l'industrie, et il n'attend pas que le Parlement lui demande de remettre des rapports pour se saisir des sujets.

M. Dominique Tian. Alors, que fait-il ?

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. Le ministre de l'industrie est sans doute ici. Peut-être a-t-il un avis sur ce sujet...

M. Emmanuel Macron, ministre. Je suis convaincu qu'il s'agit d'un vrai sujet.

(Les amendements identiques n^{os} 514 et 1828 ne sont pas adoptés.)

(L'article 8 septies est adopté.)

Après l'article 8 septies

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes, pour soutenir l'amendement n^o 3082 rectifié portant article additionnel après l'article 8 septies.

M. François Brottes, président de la commission spéciale. Je ne reviens pas sur le diagnostic parfaitement établi par le rapporteur Savary, ni sur la situation parfaitement analysée par nos collègues Fromantin et Le Roux. Je prends acte, moi aussi, de l'effort sans précédent du ministre de l'intérieur sur ces questions.

Pour autant, je propose, avec les collègues de mon groupe, que ce texte engage un mouvement pour régler les questions urgentes – le fameux stock, très important – et ne pas reproduire durablement un système qui, finalement, se noie tout seul. Aujourd'hui, trop de gens sont en attente, et pas seulement Jean Lassalle – je pense aussi à d'autres départements.

Il vous est proposé de créer le comité d'apprentissage de la route, le CAR. Il s'agit d'une instance permanente de pilotage qui répondra à l'urgence de la réforme et qui assurera, par la suite, le suivi de la mise en œuvre d'un dispositif qui ne laissera plus autant de jeunes dans l'attente d'acquérir la mobilité nécessaire à leur autonomie.

Avec mes collègues du groupe socialiste, je propose que ce comité d'apprentissage de la route soit présidé par le ministre de l'intérieur, que le président du Conseil national de la sécurité routière en soit membre de droit, et que l'ensemble des acteurs intéressés par l'enseignement et l'apprentissage de la route, que ce soit dans le cadre scolaire, dans les auto-écoles ou en ligne, y soient représentés. Qu'il s'agisse des fonctionnaires qui font aujourd'hui passer les examens, des commerces qui assurent aujourd'hui les formations ou des

représentants des nouveaux métiers qui permettent aussi cet apprentissage par internet, tout le monde sera réuni autour d'une table dans un temps court.

Monsieur le ministre, nous souhaiterions ne pas être obligés d'attendre la fin du vote de la loi pour que ce comité puisse être lancé à l'issue de nos débats. Il est nécessaire que tous ceux qui sont autour de la table se parlent, n'aient plus le pied sur le frein – pardon pour cette image. Il est temps de sortir des crispations.

Nous réussissons à faire accélérer la réforme, largement entamée par le ministre de l'intérieur, à coups d'arguments partagés, de conviction et de transparence quant aux modalités de sa mise en œuvre. Le temps des prés carrés que l'on défend est révolu.

Ce comité rassemble l'ensemble des acteurs. À cet égard, je proposerai une nouvelle rectification, qui m'a été inspirée par M. Lurton. Dans le texte proposé pour l'article L. 214-1, après les mots « auto-écoles », il faudra ajouter « des acteurs de l'apprentissage de la route en ligne, des enseignants, » de façon à n'oublier personne parmi ceux qui ont à connaître de l'ambition d'apprendre aux jeunes et aux autres l'accès à la route.

Ce comité rendra des comptes régulièrement. Ses avis seront publics et il aura vocation à donner des avis sur les textes de loi qui pourront aménager les dispositions, mais également sur les dispositions réglementaires qui ne manqueront pas d'être prises afin que les lois puissent s'appliquer vite.

Sans attendre, il est nécessaire de rassembler dans une instance bien identifiée, monsieur le ministre, l'ensemble des acteurs qui doivent tous mettre un peu d'eau dans leur vin, si vous me passez cette expression qui, certes, n'est pas la plus appropriée dans ce contexte, j'en conviens.

Mme Véronique Louwagie. S'il y a beaucoup d'eau, ça va.

M. François Brottes, *président de la commission spéciale*. Il s'agit de résorber l'ampleur de ce stock et de ne pas reproduire un système qui nous a conduits dans une situation assez inextricable. Je tiens à votre disposition l'ensemble du dispositif et souhaite avoir, monsieur le ministre, votre avis sur cet amendement rectifié et sur la nécessité de le mettre en place sans attendre la lecture au Sénat.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. L'initiative de M. le président Brottes va dans le bon sens. En tout état de cause, elle est cohérente avec la volonté de toutes et tous. L'avis du Gouvernement ne peut qu'y être favorable.

Avis favorable aussi quant à la possibilité pour la commission de se réunir dès à présent, le ministre de l'intérieur y est prêt. Avis favorable au fait de mettre autour de la table l'ensemble des acteurs de la filière, publics, privés, existants ou nouveaux. Compte tenu de l'évolution de cette profession et de l'ensemble des acteurs, la consultation doit être la plus large possible. Il est nécessaire qu'elle se réunisse rapidement pour aboutir à des propositions concrètes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission, monsieur le rapporteur ? Pardonnez-moi, j'aurais dû vous donner la parole avant M. le ministre.

M. Gilles Savary, *rapporteur thématique*. Il s'agit d'une proposition importante. On voit que, de proche en proche, le texte a été très largement modifié par rapport à sa version initiale par la commission spéciale et maintenant en séance publique.

Je voudrais que le Gouvernement s'engage à ce que, tous les ans, un tableau de bord départementalisé soit édité sur l'état du permis de conduire dans chaque département en termes de délais, de coût moyen, de stocks, de flux. Il faut pouvoir suivre son évolution dans le pays et voir comment les écarts se réduisent.

Ce type de données n'existe pas aujourd'hui. Où les prendre, m'a-t-on objecté ? On y accédera par le biais de déclarations obligatoires ou de fournitures obligatoires de données par les écoles de conduite. Cela ne me semble pas compliqué. Il suffit que les écoles de conduite fassent remonter l'ensemble des données à cette conférence pour disposer d'un tableau de bord annuel qui permettra un suivi des réformes et de la résorption des écarts que l'on observe aujourd'hui.

Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager formellement dans ce sens de façon à disposer d'un outil concret permettant une transparence complète sur l'évolution de la situation.

Avis favorable, sous cette réserve.

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

M. Emmanuel Macron, *ministre*. Je confirme l'engagement du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Razzy Hammadi.

M. Razzy Hammadi. Je vous remercie, madame la présidente, de me permettre d'intervenir en cet instant car je crains qu'un amendement à l'article 9 *bis* ne puisse être examiné car il a de grandes chances de tomber. Mais il est en lien direct avec le sujet que nous avons évoqué.

J'ai entendu le ministre sur les engagements du Gouvernement. Ici, l'engagement est juste et loyal par rapport à la parole donnée. Mais j'ai également entendu M. Le Roux et notre collègue Fromantin. Le sujet est complexe et il faut savoir dépasser un certain nombre d'étapes si l'on veut résoudre le problème, notamment la question du stock qui n'est pas posée de manière uniforme, ainsi que celle de la prise en compte des inscrits ou des candidats.

Le sujet est hypersensible. Des engagements sont pris vis-à-vis des fonctionnaires, des inspecteurs. Mais il n'y a pas d'engagement envers certaines auto-écoles qui bénéficient aujourd'hui d'une rente, d'un nombre important de candidats possibles au regard des règles en vigueur avant 2006. En première couronne ou sur des territoires où la démographie est importante, les auto-écoles qui se créent ne peuvent avoir que quinze places de candidats sur l'ensemble d'une année.

Qu'est-il prévu dans le comité d'apprentissage de la route, car nous n'aurons sans doute pas l'occasion de revenir sur le sujet au regard du destin de l'article 9 *bis* ? Pour pouvoir agir concrètement dans l'immédiat, la question de la prise en compte des inscrits et non des candidats est aujourd'hui fondamentale.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. Je prends note de la création du comité d'apprentissage de la route. Cependant, le Conseil national de la sécurité routière existe et sa composition est quasi analogue, avec des représentants des auto-écoles, des syndicats, des acteurs de la filière. Êtes-vous conscient que l'on reproduit la même chose ?

Mme Catherine Coutelle. Oui.

M. Jean-Christophe Fromantin. La finalité du permis de conduire ne consiste pas à passer un examen, c'est la sécurité routière. Je ne vais pas, à cette heure tardive, m'étendre sur le sujet sémantique ou « philosophique », puisque le mot a souvent été employé.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ce n'est pas un gros mot.

M. Richard Ferrand, *rapporteur général de la commission spéciale.* C'est même un joli mot.

M. Jean-Christophe Fromantin. On dispose déjà d'un Conseil national de la sécurité routière qui s'est saisi du sujet du permis de conduire et a fait des propositions au ministère de l'intérieur. Il existe, il a travaillé sur le sujet et présente la même composition que le comité d'apprentissage de la route qui vient de nous être proposé. Pourquoi pas ? Je suis prêt à accepter des comités, comme on a accepté beaucoup de rapports.

J'appelle cependant votre attention sur le fait que les finalités et la composition de ces deux instances sont identiques. Le Conseil national de la sécurité routière a, depuis plusieurs mois, travaillé sur le permis. Il a rendu des préconisations. J'ai du mal à comprendre pourquoi la nouvelle instance trouverait la baguette magique, le sésame, nonobstant le fait que l'on ne recrute pas d'inspecteurs, pour régler le problème.

Alors pourquoi pas ? Mais j'avais cru comprendre, monsieur le ministre, que l'objectif de votre texte n'était pas de produire des instances ou des rapports, mais d'aller dans le concret. En l'espèce, on discutera, on bavardera sans aller tellement plus loin que là où nous en sommes aujourd'hui.

Mme la présidente. La parole est à M. Guénaël Huet.

M. Guénaël Huet. Il est pour le moins étrange, monsieur le ministre, que dans un projet de loi où il est question de croissance, d'activité, de mobilité, de libéralisation au sens pragmatique du terme, l'une des réponses consiste en la création d'un nouveau comité.

M. Yannick Favennec. Cela ne sert à rien.

M. Philippe Vigier. En effet ! N'est-ce pas, madame Coutelle ?

M. Guénaël Huet. Nous avons longuement discuté. Il y a eu de justes interventions sur le problème matériel auquel on se heurte, avec des délais trop importants pour passer l'examen du permis de conduire, des stocks très importants, des difficultés pour le résorber. À un problème matériel, on répond non par des moyens matériels, mais par un moyen organique. Très franchement, on est à côté du sujet.

M. Dominique Tian. Tout à fait.

M. Guénaël Huet. Comme vient de le rappeler notre collègue Fromantin, il existe déjà une institution qui joue à peu près le même rôle et dont la composition est à peu près la même. Et voilà que l'on nous propose une lourdeur

supplémentaire. Il est pour le moins paradoxal que dans cette loi qui, depuis des semaines, nous est présentée comme devant viser à « agiliser » les choses, l'une des réponses est de créer un nouveau comité.

M. Yannick Favennec. Très bien.

M. Philippe Vigier. Excellemment dit !

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. C'est tellement absurde ! Et je ne sais pas ce que l'on va pouvoir dire aux jeunes gens que l'on rencontrera dans quelques jours. Il suffit de créer quelques centaines de postes d'examineur. Je suis adjoint à l'emploi de la ville de Marseille. Tous les jours, je rencontre des personnes qui cherchent un emploi. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

Appelons un chat, un chat, mes chers collègues. Le principal obstacle, c'est précisément le problème de la mobilité. Certains renoncent à venir à Marseille, ou au contraire à quitter Marseille pour chercher un emploi, parce qu'ils ne peuvent passer leur permis en raison d'un manque d'examineurs.

Mme Catherine Coutelle. Et parce que c'est trop cher.

M. Dominique Tian. C'est aussi simple que cela. Ceux dont les enfants ont passé le permis connaissent le problème. Tout le monde le connaît. Or le fait de ne pas avoir son permis est un frein extraordinaire à l'emploi. Et depuis des heures, nous discutons alors qu'il s'agit d'un problème syndical par rapport aux examinateurs que l'on veut absolument garder dans un statut particulier, qu'il ne faut pas remettre en cause. Et votre texte dit exactement le contraire, monsieur le ministre.

Plutôt que d'aller chercher des exemples de choses à faire du côté des notaires, des avocats ou de telle ou telle profession réglementée qui ne marche pas si mal que cela, occupez-vous simplement des vrais problèmes. En l'espèce, le vrai problème est celui du statut des examinateurs du permis de conduire. Au plan économique, c'est une catastrophe. Pour les jeunes et ceux qui doivent repasser le permis, c'est une catastrophe, notre collègue Fromantin l'a parfaitement démontré.

On touche là le fond du problème, monsieur le ministre, pour un statut qu'il faut absolument conserver par peur qu'une grève ne se déclenche. Vous êtes en train de faire la démonstration, monsieur le ministre, que votre texte ne sert à rien, que c'est de la fumée. Ceux qui vont souffrir de vos pseudo-réformes ne sont pas les bons. Vous êtes placé devant vos propres contradictions, c'est très grave, je tenais à le souligner.

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission spéciale.

M. François Brottes, *président de la commission spéciale.* Chacun gère ses contradictions. Pour notre part, nous essayons d'avancer et de rester dans l'action.

M. Dominique Tian. Ah oui ?

M. François Brottes, *président de la commission spéciale.* Le contour du Conseil national de la sécurité routière n'est pas tout à fait le même. J'ai par exemple rajouté les acteurs des

auto-écoles en ligne, qui n'en sont pas membres. C'est peut-être à la marge, mais comme il s'agit de nouvelles modalités, il faut prendre en compte tout le monde.

Deuxièmement, le Conseil national, et j'en ai discuté avec son président qui est notre collègue Armand Jung, n'a pas le même périmètre et la même portée d'avis que ce qui est proposé dans ce nouveau dispositif.

J'ai oublié de souligner, et c'est une avancée pas seulement conceptuelle, me semble-t-il, que le comité d'apprentissage de la route va s'attacher à veiller à ce que le permis de conduire soit un service universel. Cela signifie qu'il ne peut y avoir de déséquilibres entre les territoires – il y aura donc égalité d'accès –, en termes de coûts et de délais.

M. Philippe Vigier. Ils existent !

M. François Brottes., président de la commission spéciale. De plus, avec des mesures qui y sont associées, je pense notamment au travail d'évaluation qu'il devra effectuer, ce comité s'inscrira dans une stratégie opérationnelle et non dans le registre de la recommandation à l'instar du Conseil national de sécurité routière, lequel n'est pas aussi large.

Il s'agit de structures complémentaires qui ne se substituent pas l'une à l'autre, et c'est la raison pour laquelle le président du Conseil national en est membre de droit. Si tel était le cas, il serait idiot, pardonnez-moi de l'admettre, de proposer une instance qui ferait doublon avec l'instance existante. Ce n'est pas le cas.

De surcroît, nous sommes dans un mouvement qui nous oblige à faire en sorte que ceux qui souhaitent camper sur leurs positions se mettent autour d'une table pour discuter des objectifs qui sont fixés ici. Sans forcément attendre la fin du vote de ce texte, il sera possible de compléter les mesures qui sont déjà acquises dans la loi proposée ici et dans la réforme proposée par le ministre de l'intérieur.

Mme la présidente. La parole est à M. Richard Ferrand, rapporteur général de la commission spéciale.

M. Richard Ferrand., rapporteur général de la commission spéciale. Tout le monde ici partage évidemment le diagnostic posé par M. Fromantin.

M. Dominique Tian. Alors, où est le problème ?

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Ne vous réjouissez pas trop vite, monsieur Tian ! Le ministre a rappelé à juste titre tout à l'heure qu'un grand nombre de ministres de l'intérieur avaient renoncé pour de mauvaises raisons. Or, notre ministre de l'intérieur ne renonce pas, mais il a de bonnes raisons de faire les choses au rythme où elles peuvent se faire, notamment en tenant compte des urgences que nous connaissons tous.

Par ailleurs, la proposition de M. Brottes de rassembler toutes les parties prenantes pour travailler ensemble, afin de débloquent ce qui, aujourd'hui, ne permet pas de répondre aux besoins, n'a pas pour objet de créer un comité de plus,...

M. Jean-Frédéric Poisson et M. Dominique Tian. Si !

M. Jean-Frédéric Poisson. « Si vous savez quoi faire, faites-le. Sinon, créez une commission », disait Clemenceau.

M. Richard Ferrand., rapporteur général. ... mais à prendre le problème à bras-le-corps avec toutes les parties prenantes, ce à quoi personne ne s'est encore attaqué résolument à ce jour.

En troisième lieu, comme nous aurons vraisemblablement l'occasion d'en débattre vendredi – à moins que la présidente ne prolonge nos débats jusqu'au bout de la nuit, mais je ne le crois pas qu'elle en ait le projet –,...

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est interdit !

M. Richard Ferrand., rapporteur général. ... nous pourrions constater que nous souhaitons mettre à contribution, comme le proposeront différents amendements, à la fois la journée de défense citoyenne et les établissements scolaires pour une acquisition plus rapide du code.

Nous prenons ce problème à bras-le-corps et accompagnons dans ce projet la réforme déjà entreprise par le ministre de l'intérieur.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ne soyez pas trop sûr de vous !

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Je ne voudrais pas que la fin de ces échanges soit marquée, comme trop souvent dans cet hémicycle, par de grandes leçons de la part de ceux qui, jusqu'ici, n'avaient jamais porté de diagnostic, pour mieux justifier de ne rien faire.

M. Dominique Tian. Proposez donc des solutions !

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Nous avons, pour notre part, le courage et la volonté de porter le diagnostic et de commencer à agir. Ça aussi, c'est un léger changement !

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est ça !

M. Richard Ferrand., rapporteur général. Vous pourrez toujours faire des commentaires ensuite, mais en attendant, des solutions, nous en mettons sur la table. Prenez-en acte et, surtout, n'oubliez rien – surtout pas ce que vous n'avez jamais fait !

Mme la présidente. La parole est à M. Guénhaël Huet.

M. Guénhaël Huet. Merci, monsieur le rapporteur général, de vos leçons de morale et de votre procès d'intention mais, franchement, ils ne sont pas de mise. Nous débattons ici d'un amendement présenté par le président de la commission spéciale et visant à créer une nouvelle instance, dont nous nous bornons à dire que ce n'est pas là l'enjeu. Personne sur ces bancs n'a critiqué les nouvelles dispositions mises en place par le ministre de l'intérieur depuis le mois de juin ou juillet 2014 – nous avons dit au contraire qu'il s'agissait d'une avancée, même si elle n'était pas suffisante. Ce n'est vraiment pas la peine de recourir à un argumentaire fallacieux et d'invoquer des éléments qui ne figurent pas dans l'amendement.

Revenons à l'amendement du président de la commission spéciale. Monsieur Brottes, vous avez vous-même fait l'aveu qu'il n'y avait que très peu de différence entre le nouveau comité que vous proposez de créer et le Conseil national de la sécurité routière : pourquoi donc créer un nouveau comité, au lieu d'étendre simplement la composition et les compétences de ce Conseil ? Vous obtiendriez le même résultat sans lourdeur administrative supplémentaire.

M. Jean-Frédéric Poisson. Exactement !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin. M. Huet vient de rappeler à juste titre plusieurs points. De fait, le Conseil national de la sécurité routière pourrait notamment accueillir les acteurs de l'internet: ce serait plus simple que de créer un nouveau comité.

Si, comme on nous le dit, ce Conseil a été capable d'émettre de bonnes préconisations, pourquoi en créer un autre? Il y a là une certaine contradiction. On affirme qu'il faut un vrai comité pour faire de vraies préconisations, tout en relevant les bonnes préconisations émises par un comité dont on nous dit par ailleurs qu'il n'est pas capable de les formuler. Quelque chose m'échappe! Pourquoi ne pas étendre le champ du Conseil existant?

Évitons, de grâce, de créer un comité pour un service universel. En effet, le service est déjà universel: est-il vraiment stratégique de l'écrire dans la loi? Nous souscrivons au principe qui affirme qu'il s'agit d'un service universel et qu'il doit être étendu à tout le territoire d'une manière universelle, mais le territoire n'est pas composé partout de la même manière. Toute la métropole n'est pas configurée comme le Limousin et c'est très bien ainsi: c'est la France!

L'universalité du permis de conduire suppose, comme nous le proposerons dès vendredi par un amendement, des dispositifs d'externalisation qui permettent cet ajustement à des réalités démographiques, à des flux, à des réalités territoriales et à des mutations, car on ne peut figer tout cela. Du reste, le problème que nous rencontrons aujourd'hui est peut-être précisément que le dispositif est figé. Si donc nous mettons en place un nouveau dispositif figé, nous risquons de connaître demain les mêmes problèmes.

Enfin, pour terminer sur une note d'humour à propos du comité dont la création est proposée, je rappelle que le texte suscite également des résistances de la part des professions réglementées. J'ignore si certains membres de ces professions nous écoutent ce soir, mais ils vous répondront dès demain que, puisque vous créez une instance *ad hoc* pour le permis de conduire en raison d'une résistance de la part des inspecteurs, les professions réglementées demandent elles aussi la création d'un espace de dialogue avec tous les opérateurs des professions juridiques, de l'exécution ou du conseil pour remettre vraiment les choses sur la table. (« *Eh oui!* » sur plusieurs bancs du groupe UMP.)

Vous entrez sur un terrain glissant, car vous offrez, avec une réponse combinant l'universalité et un comité *ad hoc*, une solution à ceux qui vous font la même critique pour d'autres univers professionnels et qui auront beau jeu demain de compliquer l'équation de ce projet de loi en demandant pour les professions juridiques, de l'exécution du conseil, comme pour le permis de conduire, la création, par exemple, d'un « comité des acteurs des professions juridiques ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission spéciale.

M. François Brottes., président de la commission spéciale. Monsieur Fromantin, je vous remercie de votre soutien, car nous sommes dans le mouvement, comme vous le notez, même si nous n'allons pas aussi vite que vous le souhaitez.

Permettez-moi cependant deux remarques. Tout d'abord, écrire dans la loi que le permis de conduire est un service universel, ce n'est pas rien! Pour suivre les questions relatives à l'eau, aux télécommunications et à l'énergie, je sais que cela a une très grande portée d'universalité.

En deuxième lieu, et c'est là une remarque majeure qui vous a échappé – et à dessein –, la personne qui préside le comité n'est autre que le ministre de l'intérieur: il y a là une opérationnalité immédiate, ce qui n'est pas le cas pour le Conseil national de la sécurité routière. Ce n'est pas là qu'une nuance.

M. Jean-Christophe Fromantin. On se fait plaisir avec des mots, c'est tout!

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary, rapporteur thématique.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Il est très important, j'y insiste, d'affirmer que le permis de conduire est un service universel.

M. Jean-Frédéric Poisson. Et la santé publique, ce n'est pas universel? Et le téléphone?

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Cela suppose en effet qu'il soit placé sous l'autorité et la responsabilité publiques et que la puissance publique ait une responsabilité envers l'ensemble des candidats – ce qui n'a pas été éclatant jusqu'à présent, compte tenu des très grandes inégalités qui existent sur le territoire. L'affirmation du service universel engage l'État et la puissance publique d'une façon très claire et formalisée par la loi. Cette disposition n'est donc pas anodine.

Le débat, que nous ouvrirons vendredi, est assez simple: il est aujourd'hui, sous contrainte budgétaire, de savoir comment améliorer significativement le passage du permis de conduire, en en raccourcissant les délais et en le rendant moins cher. Nous proposerons ainsi un amendement visant à mettre en place la conduite accompagnée pour les candidats en attente d'un deuxième passage d'examen – il s'agit, étant donné que ces candidats sont des personnes majeures, de la « conduite supervisée ». Ce dispositif sera très important et beaucoup moins coûteux que de rester éternellement dans les écoles de conduite.

Monsieur Fromantin, j'entends la solution que vous proposez – certains pays ont complètement basculé du côté de cette formule, qui n'instaure pas un service universel, mais un marché privé. En tout état de cause, une dévolution massive au secteur privé s'accompagnerait de dépense publique et il faudrait payer des prestataires de services.

M. Philippe Vigier. Ce n'est pas vrai! Nous le démontrerons vendredi, monsieur le rapporteur.

M. Gilles Savary., rapporteur thématique. Qui les paierait? L'État, auquel vous demandez de faire plus d'économies, ou les candidats? Cette question sera probablement la suite de notre débat.

Mme la présidente. Je rappelle la rectification de l'amendement proposée par M. le président Brottes: dans le texte proposé pour l'article L. 214-1 du code de la route, après le mot: « auto-écoles, », insérer les mots: « des acteurs de l'apprentissage de la route en ligne, des enseignants, ».

Cet amendement devient ainsi l'amendement n° 3082 deuxième rectification. Je le mets aux voix.

(L'amendement n° 3082 deuxième rectification est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, demain, à neuf heures trente :

Deuxième lecture de la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes magnétiques ;

Proposition de loi relative au respect du choix de fin de vie des patients ;

Proposition de loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordres ;

Proposition de loi visant à la prise en compte des nouveaux indicateurs de richesse.

La séance est levée.

(La séance est levée, le 29 janvier 2015, à une heure dix.)

*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)