

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Mercredi 22 mai 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 65

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

Après l'article 37

La commission est saisie de l'amendement CD2662 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le présent amendement a pour objet d'encourager la transition énergétique du transport maritime, en valorisant l'utilisation de modes de propulsion entièrement décarbonés pour les liaisons commerciales entre les territoires d'outre-mer et le territoire métropolitain. À cette fin, il vise à étendre aux investissements réalisés dans ce type de navires la réduction d'impôt sur le revenu prévue à l'article 199 *undecies* B du code général des impôts.

Le transport maritime est à l'origine de moins de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre – ce qui est relativement peu, en comparaison d'autres types de transport –, mais c'est un secteur dont la transition énergétique est essentielle. En outre, cette thématique est apparue à de nombreuses reprises dans le débat public ces derniers mois, ce qui démontre l'intérêt que les citoyens lui portent.

Une telle disposition relèverait d'une fiscalité environnementale positive, en contribuant à un commerce véritablement durable. Ainsi plusieurs critères viennent limiter son champ d'application. Tout d'abord, la réduction d'impôt ne concernerait que les investissements productifs dans les navires neufs à propulsion entièrement décarbonée, c'est-à-dire les bateaux à voile. Trois projets de ce type sont très avancés : les uns permettraient de rallier Saint-Pierre-et-Miquelon en traversant l'Atlantique nord, les autres assureraient la liaison avec la Guadeloupe et la Martinique en traversant l'Atlantique sud. Ensuite, la taille de ces navires serait limitée à 3 000 UMS (*Universal Measurement System*) – les gros porte-conteneurs dépassent les 200 000 UMS. Une telle disposition n'est susceptible de favoriser ni d'éventuelles stratégies de défiscalisation, ni d'éventuels effets d'aubaine au profit des armateurs. Par ailleurs, l'obligation de réaliser des liaisons régulières garantirait la réalité du lien entre l'investissement réalisé et l'outre-mer.

J'ajoute que mes collègues M. Max Mathiasin et Mme Justine Benin, députés de la Guadeloupe, n'apparaissent pas en tant que cosignataires de l'amendement, mais soutiennent cette proposition. Nous avons à cœur de valoriser les relations commerciales entre les outre-mer et la métropole en favorisant la transition énergétique du transport maritime.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Le Gouvernement partage votre objectif. Il a ainsi créé des dispositifs de suramortissement pour encourager les navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) ou l'installation de *scrubbers*. Toutefois, il ne souhaite pas multiplier les niches fiscales. Au demeurant, s'il devait être envisagé d'en créer de nouvelles, elles ne pourraient être examinées que de façon globale dans le cadre de

l'examen du projet de loi de finances. Je vous suggère donc de retirer l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Jimmy Pahun. Madame la ministre, je sais les efforts consentis par le Gouvernement en matière de suramortissement des navires – nous en reparlerons –, mais mon amendement a uniquement pour objet de donner un petit coup de pouce à ces armements entièrement décarbonés qui sont près du but. Ils seraient très déçus que nous ne fassions pas ce geste.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous renvoie à la loi de finances.

La commission rejette l'amendement.

Article 37 bis AA (nouveau) (section 3 [nouvelle] du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports) : *Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de 100 places*

La commission examine l'amendement CD1086 de la commission des affaires économiques.

M. Michel Delpon. Cet amendement vise à imposer à l'ensemble des ports de plaisance d'une capacité supérieure à 100 places de réserver, d'ici à 2022, au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques. Actuellement, la flotte de plaisance française représente 600 000 unités actives ; 75 % d'entre elles sont des bateaux à moteur et 99 % mesurent moins de 12 mètres. L'objectif fixé dans l'amendement doit être considéré comme un point de départ ; il s'agit d'encourager le développement de ces équipements sans effet coercitif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement va dans le sens de ce que le Gouvernement souhaite faire. Il faut en effet donner une place aux bateaux électriques dans le secteur de la plaisance, donc dans les ports. Cet amendement vise à encourager cette évolution dans les ports de plus de 100 places. Seraient concernées 1 750 places en mer et une dizaine dans les eaux intérieures. C'est une très bonne mesure. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un très bel amendement auquel je donne un avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis AB (nouveau) (sous-section 1 [nouvelle] de la section 5 du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports) : *Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime*

La commission est saisie de l'amendement CD2660 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement tend à consolider le fondement juridique de la signalisation maritime, qui a pour objet d'assurer la sécurité de la navigation sur l'ensemble du domaine maritime sous souveraineté. En effet, en droit interne, les différentes accroches juridiques ayant été abrogées au cours du temps, cette mission de service public n'est plus évoquée que de manière indirecte dans le code des transports, à propos des eaux situées dans les ports, ou dans le code de la propriété des personnes publiques, à propos du statut des ouvrages. Le dispositif prévoit, en outre, des sanctions en cas de non-conformité aux obligations et prescriptions relatives à la signalisation maritime.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette mission pourtant très ancienne, et même séculaire, est en effet actuellement dépourvue de base légale. La disposition proposée est donc tout à fait nécessaire. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis AC (nouveau) (articles L. 5243-6, L. 5712-3, L. 5722-3, L. 5732-3, L. 5742-3, L. 5752-3, L. 5762-4, L. 5772-5, L. 5782-5 et L. 5792-5 [nouveaux] du code des transports) : *Renforcement de l'effectivité des contrôles des navires en mer*

La commission examine l'amendement CD2657 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Il s'agit de renforcer l'effectivité des contrôles des navires en mer. En effet, il est apparu, à l'occasion d'actions de contrôle des navires en mer, qu'un dispositif était nécessaire pour assurer leur effectivité lorsque le navire verbalisé est étranger et que l'auteur de l'infraction n'offre pas de garanties. Nous proposons donc qu'il soit possible d'imposer un déroutement, une immobilisation et un cautionnement afin de pouvoir garantir le paiement des amendes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette mesure présente l'intérêt d'offrir la possibilité de prendre des mesures conservatoires efficaces contre les navires étrangers pris en infraction alors que cette possibilité n'est, à ce jour, prévue que pour une liste très limitée d'infractions. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un amendement clair, précis et efficace, auquel je donne un avis favorable.

M. Martial Saddier. Je tiens à rassurer nos collègues du groupe La République en Marche : ce n'est pas parce que nous nous taisons que nous ne sommes pas très favorables à ces amendements de bon sens.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis AD (nouveau) (articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports) : *Clarification de la responsabilité du capitaine*

La commission est saisie de l'amendement CD2659 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le présent amendement, qui tend à clarifier, en cohérence avec le droit international, la responsabilité du capitaine, s'inspire des recommandations formulées par le Conseil supérieur de la marine marchande dans son rapport du 26 mars 2018. En effet, le code des transports dispose que le capitaine répond de toutes les fautes commises dans l'exercice de ses fonctions. Or, cette disposition n'est plus en cohérence avec les jurisprudences relatives à la responsabilité civile des préposés. Le capitaine, s'il n'est pas un salarié comme les autres, reste néanmoins subordonné à son employeur. Les évolutions techniques et sociales du monde maritime appellent donc à une banalisation du régime de sa responsabilité.

Par ailleurs, il s'agit de clarifier la relation entre le capitaine et l'armateur, celle-ci pouvant parfois être tendue. Le droit international confère au capitaine toute autorité à bord du navire. Cette affirmation de l'autorité du capitaine garantit une efficacité d'action à bord et le protège, notamment lorsque la sécurité doit l'emporter sur les intérêts commerciaux. Du reste, ne dit-on pas du capitaine qu'il est le seul maître à bord ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces évolutions sont directement inspirées des recommandations du Conseil supérieur de la marine marchande, que M. Jimmy Pahun a manifestement lues attentivement. Cette disposition est utile. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Article 37 bis AE (nouveau) (article L. 5542-48 du code des transports) : *Extension au capitaine du dispositif de conciliation*

La commission examine l'amendement CD2658 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à étendre aux capitaines de navire la procédure de conciliation prévue en cas de litige lié au contrat de travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 37

La commission est saisie de l'amendement CD653 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Vincent Thiébaut. La maîtrise des terrains bord à voie d'eau pour charger et décharger les bateaux et l'essor des ports intérieurs sont des conditions *sine qua non* du développement du transport fluvial. Par cet amendement, nous proposons donc d'instituer un droit de préemption au bénéfice de Voies navigables de France (VNF) pour lui permettre d'acquérir ce type de terrain en vue du développement des trafics fluviaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'objectif, partagé par le Gouvernement, est de dynamiser l'activité fluviale en permettant à VNF, qui est le gestionnaire de la majeure partie du domaine public fluvial navigable et chargé du développement de ces activités, d'acquérir des emprises foncières pour mettre en cohérence les plateformes portuaires. Pour autant, il n'apparaît pas souhaitable d'instituer un droit de préemption qui viendrait concurrencer celui des collectivités locales, qui poursuivent également des objectifs d'intérêt général en matière d'aménagement urbain. Si un droit de préemption était ouvert à VNF, il devrait nécessairement s'établir par délégation de celui des communes, afin de favoriser les échanges et la concertation entre VNF et les collectivités en vue de la promotion de l'usage de la voie d'eau. Je vous suggère donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement porterait en effet atteinte au droit de préemption des collectivités territoriales. Avis défavorable.

M. Vincent Thiébaut. Compte tenu des explications de Mme la ministre, je vais, comme d'habitude, retirer l'amendement.

L'amendement est retiré.

Article 37 bis A (articles L. 5232-4 et L. 5232-5 [nouveau] du code des transports) :
Réforme des règles relatives au permis d'armement

La commission est saisie de l'amendement CD3209 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement tend à supprimer l'article 37 bis A, qui a été introduit par le Sénat et dont la rédaction pose d'importants problèmes juridiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet article introduit au Sénat vise à imposer la délivrance d'un permis d'armement « aux unités de propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises d'une jauge brute exprimée en UMS minimum de 200 et effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime ». Or, ces unités de propulsion mécanique peuvent être soit des bateaux fluviaux, soit des navires maritimes. Cela revient donc à délivrer un permis d'armement à des bateaux, alors que la réglementation relative au permis d'armement ne s'applique qu'aux navires maritimes. Aussi une telle disposition créerait-elle une confusion. Sans doute existe-t-il un problème, sur lequel nous pourrions peut-être revenir ultérieurement, mais la solution proposée n'est pas satisfaisante. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 37 bis A est supprimé.

Après l'article 37 bis A

La commission est saisie de l'amendement CD2550 de Mme Mireille Clapot.

Mme Mireille Clapot. Cet amendement vise à promouvoir le transport de personnes par voie fluviale – il s'agit bien, ici, d'un transport public de proximité. En effet, les fleuves, qui traversent les agglomérations et les bassins de vie, ont perdu, au fil des siècles, leur fonction de voie de communication : désormais, ils sont plutôt des obstacles que seuls des ponts permettent de franchir. Pour désengorger ces ponts routiers et les voies qui y mènent, il serait opportun de relancer la circulation sur les cours d'eau navigables grâce à des navettes fluviales locales et écologiques. Des mesures très concrètes peuvent être prises à cet effet, mais il faut imposer davantage de contraintes aux aménageurs et aux exploitants. Ainsi, les concessionnaires fluviaux pourraient avoir pour obligation de rendre navigables les voies d'eau le long des rives, d'investir dans l'aménagement d'embarcadères multimodaux – bateau, vélo, piéton –, de faciliter l'exploitation mixte de transports publics et touristiques à différents créneaux horaires complémentaires, d'inciter les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à expérimenter ce moyen de transport et à le promouvoir et de favoriser l'innovation, tant en matière énergétique que de conception des embarcations.

En résumé, nous proposons, par cet amendement, que la concession d'aménagement et d'exploitation des fleuves inclue de telles obligations.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vois bien l'intérêt que présentent la valorisation de la voie d'eau et la circulation de navettes fluviales. Mais, en l'espèce, la très grande majorité du linéaire des cours d'eau naturels en France est gérée par l'État ou par VNF. Une partie importante est non navigable, de sorte que des navettes ne pourraient pas y circuler. Cette disposition risquerait donc d'être en pratique inapplicable.

Par ailleurs, s'il faut souhaiter, voire encourager, le transport de personnes par voie d'eau, c'est aux autorités organisatrices de la mobilité de créer ce type de services, qui entrent tout à fait dans le périmètre de leurs compétences. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait également.

M. Martial Saddier. Je m'étonne que cet amendement ait échappé au couperet de l'article 40.

Mme la présidente Barbara Pompili. Il a été soumis à la commission des finances, qui l'a jugé irrecevable. C'est la seule réponse que je peux vous faire, monsieur Martial Saddier.

Mme Mireille Clapot. Je maintiens l'amendement. La navigabilité des cours d'eau n'a pas été conçue pour promouvoir le transport fluvial de proximité de personnes. Dans certains cas, les autorités organisatrices ne pourront pas décider de mettre en place des navettes si les cours d'eau ne sont pas navigables sur les deux rives.

La commission rejette l'amendement.

Article 37 bis B (article L. 2333-41 du code des collectivités territoriales) :
Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires

La commission est saisie de l'amendement CD3278 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cet article, le Sénat a étendu à l'ensemble des ports la taxe de séjour qui s'applique actuellement aux seuls ports de plaisance, en prévoyant que son montant se situe dans une fourchette comprise entre vingt centimes et dix euros par jour et par personne. Il s'agissait de faire contribuer les navires de croisière aux externalités négatives qu'ils induisent, notamment du fait de leur impact sur la qualité de l'air.

Je partage cet objectif – du reste, d'autres dispositions du projet de loi permettent de répondre à cette préoccupation. Toutefois, cette nouvelle taxe toucherait tous les navires – et pas uniquement les navires de croisière –, dès lors qu'un occupant ou un marin passerait une nuit à bord dans un port de commerce, de pêche ou de plaisance. Or, tel n'est pas l'objectif recherché. De plus, le plafond, de dix euros par jour et par personne, apparaît disproportionné puisque la taxe de séjour dans un palace, par exemple, est plafonnée à quatre euros. Surtout, la taxe de séjour ne semble pas l'outil le plus pertinent pour lutter contre l'impact des navires de croisière sur la qualité de l'air. En outre, une telle disposition va à l'encontre de la politique du Gouvernement en faveur de l'attractivité de la France et pourrait réduire les perspectives de développement de l'activité économique maritime et portuaire, pourvoyeuse d'emplois et de recettes pour le territoire. Enfin, la taxe de séjour telle qu'elle existe actuellement permet d'assurer un apport financier pour les communes qui comprennent un port de plaisance.

Je rappelle, par ailleurs, que le Gouvernement s'est engagé en faveur de la transition énergétique du secteur maritime. Comme ont pu le montrer les mesures proposées et avis rendus sur de nombreux amendements, nous privilégions l'adaptation des équipements portuaires à travers l'installation de recharges et de branchements électriques ou l'approvisionnement en GNL, afin de nous assurer que les navires sont plus respectueux de l'environnement. Plusieurs initiatives ont également été prises au plan international pour faire

évoluer la réglementation sur les émissions atmosphériques des navires. De telles mesures, prises au niveau international, éviteront un effet de distorsion de concurrence.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous indique que cet amendement tendant à supprimer l'article, son adoption ferait tomber les autres amendements déposés sur cet article.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même si l'intention du Sénat est louable, avis favorable.

M. Jimmy Pahun. Madame la ministre, vous avez bien fait de déposer cet amendement de suppression, car cette disposition vise surtout les gros paquebots. Or, ceux-ci passent la nuit en mer. Par ailleurs, vous l'avez dit, il faut installer rapidement des branchements électriques dans nos ports, car la concurrence à laquelle se livrent les ports de Méditerranée notamment est telle que les premiers à s'équiper accueilleront les plus gros et les plus beaux navires de croisière construits en France.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les amendements que nous avons adoptés précédemment devraient y contribuer.

M. Martial Saddier. J'interprète l'amendement adopté par le Sénat comme une disposition d'appel. J'entends les arguments de Mme la ministre concernant le plafond de la taxe : il est vrai que dix euros, c'est sans doute excessif. Mais peut-être pourrions-nous, d'ici à l'adoption définitive du texte, trouver un compromis. Lors de son audition par notre commission, le futur président d'Aéroports de Paris l'a dit, il existe une classe moyenne mondiale qui aspire à voyager. Or, parmi ses destinations privilégiées se trouve la France. Tant mieux ! Nous n'allons pas nous en plaindre. Mais chaque touriste qui vient en France doit contribuer à la compensation des externalités négatives du tourisme. Tel est bien l'objet de l'amendement de nos amis sénateurs. C'est pourquoi nous serions bien inspirés de trouver, dans le cadre de la navette, un compromis entre la réglementation actuelle et la proposition du Sénat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour éclairer la discussion, je vous précise que l'intention initiale des sénateurs était de rehausser le plafond de la taxe de séjour appliquée dans les ports de plaisance. Or, je leur ai indiqué que les gros navires visés ne se rendent pas dans ces ports : ils passent la nuit en mer, comme l'a rappelé M. Jimmy Pahun. L'amendement a donc été rectifié en séance publique et la mesure étendue à l'ensemble des ports. En tout état de cause, je suis convaincue que la taxe de séjour n'est pas l'outil approprié pour faire contribuer les touristes à la compensation des externalités négatives. Agir sur les droits de port, que l'on pourrait utiliser davantage et qui peuvent être modulés en fonction de la performance écologique des navires, me paraît une solution plus pertinente. Mais nous pourrions en rediscuter d'ici à l'examen du texte en séance publique.

L'amendement est adopté.

En conséquence, l'article 37 bis B est supprimé et les amendements CD1097 de la commission des affaires économiques, CD1853 de M. Olivier Falorni et CD1889 de Mme Frédérique Tuffnell tombent.

Après l'article 37 bis B

La commission est saisie de l'amendement CD1775 de Mme Laurianne Rossi.

Mme Jennifer De Temmerman. Par cet amendement, présenté notamment lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019, nous proposons de mettre fin à l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le transport maritime de passagers par des compagnies privées, notamment par les paquebots de croisière. Pour rappel, ces paquebots émettent autant de particules fines qu'un million de voitures. Une enquête britannique a démontré, par ailleurs, que leur volume sur le pont de ce type de bateaux pouvait s'élever à 84 000 particules fines par cm³.

Je précise que cette proposition de suppression de l'exonération de TICPE ne concerne pas le transport maritime public de passagers. En outre, le maintien de l'exonération pour les navires utilisés pour les besoins des autorités publiques est applicable quel qu'en soit l'usage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'ambition de la France est très élevée en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution du transport maritime international. Mais, dans ce domaine, une approche purement nationale ne peut produire d'effets, puisque la plupart de ces navires peuvent parfaitement « souter » à l'autre bout de la planète. C'est donc sur la réglementation internationale qu'il faut agir. La France défend ainsi, non sans difficultés, un ralentissement de la vitesse des navires concernés. Dans ce domaine, il faut travailler, dans le cadre de coalitions telles que la SHAC (*Shipping high ambition coalition*), à l'élaboration de mesures de court terme et de plus long terme afin de réduire de moitié les émissions du secteur d'ici à 2050. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. La question de la taxation des carburants marins doit être traitée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. L'annexe 6 de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, prévoit d'ores et déjà la limitation des émissions d'oxydes de soufre et d'azote. Ces évolutions vont imposer une modification des combustibles marins et un abandon du fioul lourd. Par ailleurs, certains navires font le choix d'une propulsion au GNL. Il convient donc de développer plutôt les incitations au changement de combustible. C'est pourquoi je vous demande également de bien vouloir retirer cet amendement.

M. Martial Saddier. Je croyais que l'amendement serait retiré ; comme il ne l'est pas, je ne peux pas m'empêcher d'intervenir. La majorité, qui a refusé de voter, hier, nos amendements relatifs à la TICPE flottante, nous propose, ce soir, de taxer les navires de croisière. Je remercie Mme la ministre d'avoir émis un avis défavorable à cet amendement – le contraire aurait été un comble. En tout état de cause, j'ose espérer qu'à l'issue de l'examen de ce texte, des réponses concrètes auront été apportées aux habitants de nos territoires ruraux, qui n'ont pas d'alternative à la voiture. Je vous invite, chers collègues de la majorité, à faire attention aux amendements que vous redéposerez en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Article 37 bis C : Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

La commission est saisie de l'amendement CD2665 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à préciser la stratégie que la France doit défendre à l'Organisation maritime internationale, telle qu'elle est définie dans le présent article. Il est en effet important d'inclure, dans notre stratégie de réduction des gaz à effet de serre, les gaz polluants, à savoir, principalement, les oxydes de soufre et d'azote. Pour tout vous dire, je ne suis pas convaincu de l'utilité de cet article, ajouté par les sénateurs, car il n'est pas besoin d'une loi pour engager une concertation avec les acteurs du secteur maritime. Mais, puisqu'il existe, faisons en sorte qu'il soit complet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de compléter, à juste titre, cet article, introduit par le Sénat, qui précise qu'il convient de « défendre une stratégie ambitieuse pour l'amélioration de la qualité de l'air au niveau de l'Organisation maritime internationale ». Comme nous l'avons évoqué lors de l'examen du titre III, il nous faut réduire l'émission, non seulement des gaz à effet de serre, mais aussi de tous les autres polluants atmosphériques. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2398 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Il y a un an, l'Organisation maritime internationale a adopté, grâce au soutien actif de la France, une stratégie initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires. Cette stratégie prévoit notamment, à court terme, de les plafonner le plus tôt possible. Or, la régulation de la vitesse constitue une mesure particulièrement efficace pour obtenir une réduction rapide de ces émissions. En effet, la limitation de la vitesse d'un pétrolier à 11 nœuds au lieu de 12 permet de réduire sa consommation de carburant de 18 %. Cette mesure ne nécessite aucun investissement technologique coûteux et peut être contrôlée par les moyens existants.

L'objet du présent amendement est donc de préciser que la France doit agir dans ce domaine et jouer un rôle avant-gardiste dans la transition écologique du transport maritime. J'insiste sur ce point car, lors de la dernière réunion, à Londres, du Comité de protection du milieu marin, qui s'est achevée le 17 mai, l'OMI n'a pas pris position sur la limitation de la vitesse des navires – la session est renvoyée à mi-novembre –, car la Chine et les États-Unis craignent qu'une telle limitation ne nuise à l'efficacité du transport maritime. La France doit assumer le leadership dans ce domaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait dans la mesure où, comme vous l'avez souligné, la France agit avec force au sein des instances internationales, en particulier au sein de l'OMI, pour promouvoir très activement la stratégie de réduction de l'empreinte carbone du transport maritime. Or, cette stratégie vise notamment à réguler au plan mondial la vitesse des navires. Il s'agit en effet d'une mesure de

bon sens, dont les effets se feraient rapidement sentir. Je vous suggère donc de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demanderai également à Mme Sophie Panonacle de bien vouloir retirer cet amendement, car il ne me paraît pas nécessaire d'apporter une telle précision dans la loi.

Mme Sophie Panonacle. Je vais retirer l'amendement, mais je regrette que l'on n'apporte pas cette précision.

M. Jimmy Pahun. Je remercie notre collègue d'avoir déposé cet amendement. Cette mesure est en effet défendue par la profession et par la France à l'OMI. Il s'agit d'un moyen simple de réaliser des économies d'énergie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sur mer comme sur terre...

M. Gérard Manuel. Tout le monde souscrit à l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, mais peut-être y a-t-il d'autres moyens d'y parvenir que ceux que l'on vient d'évoquer. Je pense à l'utilisation d'autres carburants ou de l'énergie hydrogène. Il ne me paraît donc pas forcément judicieux d'imposer ce type de contraintes.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3204 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 37 bis C modifié.

Après l'article 37 bis C

La commission est saisie de l'amendement CD536 de M. Saïd Ahamada.

Mme Jennifer De Temmerman. Défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement soutient la limitation de l'émission des gaz polluants, mais une telle mesure doit être défendue au niveau international. Or, c'est le cas. L'amendement est donc satisfait. C'est pourquoi j'en demande le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD641 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Les sédiments de dragage – lequel est nécessaire au bon fonctionnement de la circulation fluviale – sont considérés comme des déchets, de sorte qu'ils ne peuvent être valorisés, alors que leur stockage est coûteux. L'ajout des sédiments à la liste des produits exclus du statut de déchets permettrait de les réintégrer dans un circuit d'économie circulaire. Tel est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement exclurait les sédiments issus du dragage de la liste des déchets. Cependant, l'article du code de l'environnement que vous visez transpose directement une directive européenne sur les déchets. Il n'y a pas de marge de manœuvre en droit national pour exclure les sédiments de dragage de la catégorie des déchets. Pour appliquer de manière plus pertinente cette réglementation, la bonne approche est de prendre en compte les enjeux de valorisation de ces sédiments de dragage. C'est le sens des réflexions qui sont menées. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Les sédiments de dragage peuvent être pollués et doivent continuer à être considérés comme des déchets. Je demande également le retrait de votre amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2101 de Mme Liliana Tanguy.

Mme Liliana Tanguy. Dans le cadre de la stratégie nationale portuaire et de la transformation du modèle économique des grands ports maritimes, le présent amendement vise à remédier aux difficultés de desserte de l'hinterland et à la prédominance du transport routier qui en résulte. L'idée m'en est venue à la suite des auditions menées dans le cadre du groupe d'études sur l'économie maritime et aussi lors d'une visite du port de Hambourg.

Il me semble important que l'État français affirme sa volonté de remédier aux problématiques de logistique et marque son intérêt pour la notion de report modal. Il faudrait ainsi développer un transport intermodal plus écologique et faire de nos ports de réelles interfaces.

Le report modal est devenu une affaire de performance des ports. Nous souhaitons leur permettre de créer de la valeur, notamment pour les territoires. Il est important de mettre en avant cette ambition de l'État français dans un contexte international où la compétitivité entre les ports est croissante, notamment dans le cadre des routes de la soie. Je sais que la stratégie portuaire est en cours d'élaboration mais je pense que nous devons inscrire cette ambition forte de l'État français dans la loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est tout à fait le sens de la stratégie nationale logistique et portuaire à laquelle nous sommes en train de travailler. Il s'agit de positionner la France dans les grands flux mondiaux, de capter la valeur ajoutée et de donner des débouchés aux entreprises qui sont implantées sur notre territoire. Nous voulons atteindre ces objectifs en recourant le plus largement possible au mode propre. C'est bien le sens du travail et de la concertation qui sont engagés avec les acteurs. Il me semble qu'il n'est pas nécessaire de l'écrire dans la loi. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. La stratégie nationale portuaire doit impliquer de multiples acteurs et pas seulement l'État, contrairement à ce que votre amendement semble laisser entendre. En outre, elle ne doit pas se limiter à la question du report modal. Je pense que la rédaction de votre amendement est trop restrictive. Je demande son retrait.

Mme Liliana Tanguy. Je précise que cet amendement a été préparé en concertation avec tous les acteurs impliqués dans le transport maritime. Même si je sais que les travaux en cours vont dans ce sens, je pensais que cela pouvait être un bon amendement d'appel pour attirer l'attention sur cette question.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CD2374 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de cet amendement est d'inviter la France à promouvoir à l'international une stratégie ambitieuse de traçabilité des conteneurs pour renforcer la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires. Rappelons que 90 % des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime, et que plus de 1 000 conteneurs sont égarés en mer tous les ans. Le naufrage du *Grande America*, au large de nos côtes, a encore illustré cet état de fait.

À l'avant-garde de la transition écologique du transport maritime, la France pourrait ainsi défendre, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, une amélioration de la réglementation des marchandises transportées, en proposant un système d'identification numérique des produits chargés, la mise en place d'un dispositif de géolocalisation des conteneurs, de type boîte noire, le renforcement des standards de sécurité et de suivi des pertes, et l'actualisation du régime de responsabilité pour la perte des conteneurs.

Cet amendement répond tout simplement à l'ambition du plan biodiversité de construire une économie sans pollution et à faible impact sur la biodiversité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que c'est bien le sens de l'action du Gouvernement. Dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, la France promeut plusieurs mesures qui permettent de réduire le risque et les conséquences de pertes de conteneurs, telles que l'obligation de notifier les alertes selon une procédure normalisée, et le renforcement des mesures relatives au saisissage des conteneurs, c'est-à-dire à la manière dont ils sont fixés à bord.

En 2016, l'Organisation maritime internationale a pris de premières mesures telles que la pesée obligatoire des conteneurs. En 2018, elle a adopté une stratégie de lutte contre les déchets plastiques qui prend en compte la problématique des pertes de conteneurs et le moyen d'y remédier.

La France participe activement à l'application de cette stratégie, à la définition de ces objectifs détaillés en relation avec les organisations non gouvernementales et les armateurs. Je pense que votre amendement est satisfait, et je propose son retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Sophie Panonacle. Je vais le retirer tout en regrettant que la France ne pèse pas d'un poids encore plus fort dans ce débat et ne se positionne pas comme un leader sur ce sujet.

M. Jimmy Pahun. À ma connaissance, en France, deux grandes sociétés s'occupent de la traçabilité des conteneurs, l'une est installée au Havre et l'autre à Marseille. Et elles n'arrivent pas à avoir des langages identiques dans leurs codes-barres. Ce serait déjà bien de régler ce problème en France. Cela étant, l'amendement est une très bonne initiative.

L'amendement est retiré.

Article 37 bis (article L. 4311-8 [nouveau] du code des transports) : *Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3066 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD2663 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. À l'alinéa 4, nous proposons d'ajouter « au développement durable et » après le mot « contribution ».

En effet, au titre de l'article L. 4311-1 du code des transports, Voies navigables de France (VNF) concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire. Il est ainsi primordial de ne pas oublier la notion de développement durable dans la définition des modalités du contrat d'objectifs et de performance liant VNF et l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je propose le retrait. Nous pourrions regarder d'ici à la séance cet amendement qui me semble poser des problèmes rédactionnels.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2664 de M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France doit mettre l'accent sur les investissements à consentir en faveur de la transition écologique du transport fluvial. Bien que ce mode de transport soit l'un des plus vertueux sur le plan environnemental, des améliorations sont à rechercher, notamment dans la gestion des déchets et des eaux noires et grises.

De même, le déploiement des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs doit permettre de réduire la consommation d'énergies fossiles de ces bateaux, en particulier quand ils sont amarrés.

Loin d'être inutiles, ces précisions sont essentielles sans être excessivement pointilleuses et bavardes dans leur rédaction. En fait, je crois que ce qui pollue le plus à Paris, ce sont les bateaux-mouches et les bateaux amarrés dans les ports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est en effet pertinent d'intégrer dans le contrat d'objectifs et de performance de VNF, des objectifs de déploiement de carburants alternatifs ainsi que d'amélioration de la gestion des déchets et eaux usées. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Jimmy Pahun. C'est un très grand amendement que nous allons adopter. Merci, madame la ministre.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement de précision CD3067 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 37 bis modifié.

Article 37 ter (nouveau) (articles L. 2111-7 et L. 3113-1-1 [nouveau] du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales) : *Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens du domaine public fluvial*

La commission est saisie de l'amendement CD3283 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dans le cadre de la gestion d'un port de commerce fluvial, cet amendement permet le transfert des biens du domaine public fluvial de l'État à VNF et donne la possibilité à un syndicat mixte ouvert (SMO), dont VNF est membre, de bénéficier d'un transfert en pleine propriété de ces biens à titre gratuit.

La constitution d'un SMO, dont peuvent être membres VNF et des collectivités territoriales, a été prévue par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, en 2015, comme alternative au système de la concession pour la gestion du foncier des ports de commerce fluviaux. Ce dispositif est toutefois incomplet car il ne permet pas le transfert du domaine public fluvial en pleine propriété au SMO.

Ce transfert de propriété permettra à ces syndicats de valoriser leur patrimoine avec l'ensemble des droits attachés. La consolidation de la propriété des terrains par le syndicat mixte est en effet un élément essentiel pour engager des acteurs publics de manière crédible envers les acteurs économiques auxquels l'exploitation portuaire est confiée à la suite d'une mise en concurrence à travers une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

Une fois complété, ce dispositif permettra un développement ambitieux des zones portuaires dans les domaines industriel, logistique et même touristique.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement permet de moderniser le droit. Avis très favorable.

M. Martial Saddier. Sur le fond, madame la ministre en charge des transports, c'est-à-dire des ports et des gares, j'aurais tellement aimé, depuis dix ou quinze ans, que nous ayons fait adopter le même type d'amendement pour les gares de notre pays, leur donnant ainsi la même visibilité et la même cohérence de gestion.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous proposez, à juste raison, qu'une SEMOP puisse gérer les ports. Ce n'est pas le président de la Fédération nationale des entreprises publiques locales (FNEPL) que je suis qui vous dira l'inverse.

Pourquoi vous borner à une SEMOP sachant que l'on peut imaginer que ce soit éventuellement une société d'économie mixte (SEM) ? Ne pourriez-vous pas envisager que des SEM puissent mobiliser leurs énergies sur la gestion de ces ports ? Une SEM peut aussi associer des acteurs privés, du public et de l'État lors d'une opération.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous ne sommes pas en train de créer le dispositif : il a été prévu par la loi NOTRe. Mais il manque une disposition permettant le transfert des biens du domaine public fluvial, ce qui rend inopérante la mesure. L'objet de l'amendement est de permettre ce transfert, ce qui donnera la possibilité à un SMO dont VNF est membre, de bénéficier d'un transfert en pleine propriété de ces biens. L'amendement n'a pas pour but de créer un dispositif de syndicat mixte ou de permettre de déléguer à une SEMOP. Il vient ajouter cette brique qui manquait dans la loi NOTRe et qui rend le dispositif inopérant à l'heure actuelle.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, nous sommes tout à fait d'accord avec vous, et le transfert de propriété du foncier est la clé de tout. La maîtrise du foncier est la base de l'organisation future de tous les *hubs* de France. C'était le sens de ma remarque précédente. Ce que cet amendement est en train de définitivement régler pour les ports, on peut le souhaiter pour les gares.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 37 bis

La commission en vient à l'amendement CD649 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement qui nous est proposé par notre collègue Mme Carole Bureau-Bonnard prévoit une consultation des usagers des voies navigables lors de la délimitation des zones de stationnement des bateaux, notamment des bateaux logements qui stationnent pendant de longues durées, par le gestionnaire de la voie d'eau. Cette disposition permettrait d'éviter certains problèmes que peuvent rencontrer les professionnels de la navigation, ceux qui assurent le transport de marchandises ou de passagers. Il permettrait aussi aux bateaux de transport fluvial d'échapper à ce régime d'autorisation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement prévoit une consultation des usagers des voies navigables lors de la délimitation des zones de stationnement des bateaux logements et permet à un bateau de transport fluvial d'échapper à ce régime d'autorisation.

Je pense que tous ces sujets sont plutôt d'ordre réglementaire mais, sur le fond, la consultation des commissions d'usagers est déjà pratiquée lorsque l'ouverture de la zone peut affecter la navigation. Généraliser cette consultation ne poserait pas de problème particulier mais créerait une lourdeur administrative supplémentaire. S'agissant de la deuxième partie de l'amendement, il convient de maintenir le principe suivant : un stationnement de longue durée d'un bateau ne peut se faire que dans une zone dédiée à cet effet. Pour résumer : non seulement ces mesures sont d'ordre réglementaire mais elles créeraient des rigidités plutôt préjudiciables. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Si les bateaux qui assurent le transport de marchandises ou de passagers n'étaient plus obligés de stationner dans les zones délimitées lorsqu'ils sont en attente de chargement, la navigation fluviale serait plus complexe et moins sûre. Je demande aussi le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD776 de M. Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Dans un récent rapport, le Conseil d'orientation des infrastructures a proposé d'engager une politique de « dénavigation » sur le territoire national. Nous sommes tous concernés, en tout cas ceux dont le territoire est traversé par des fleuves sur lesquels on peut naviguer. Nous avons évoqué tous les avantages de cette navigation pour le tourisme, le commerce ou l'environnement.

Ce rapport provoque donc des inquiétudes légitimes dans les territoires, notamment dans mon département des Ardennes, et j'aimerais être rassuré. En tout cas, mon amendement vise à empêcher une « dénavigation » sans débat préalable et sans vote au Parlement. Il est possible que certains canaux soient peu fréquentés par des bateaux de tourisme ou de transport de marchandises. Quelles que soient nos tendances politiques, nous pensons néanmoins que la navigation peut répondre à nos préoccupations environnementales. Je propose que ces sujets soient évoqués devant le Parlement. En attendant, j'aimerais savoir, madame la ministre, ce que vous pensez de ce rapport qui nous inquiète grandement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre lecture de ce rapport me surprend. Après des décennies de sous-investissement, la programmation qui vous

est proposée vise précisément à augmenter les ressources pour l'entretien et la régénération de l'ensemble de nos réseaux, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux.

Quant à la gestion de voies navigables particulières, elle doit être discutée au plan local. Ce n'est pas au niveau du Parlement que nous allons définir des orientations qui doivent être débattues au plus près du terrain. Je reste convaincue que ce sont les élus de proximité qui savent nous dire quelles sont les bonnes orientations à prendre. Demande de retrait sinon avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais donner successivement la parole à M. Gérard Menuel, M. Martial Saddier et M. Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Je voudrais répondre !

Mme la présidente Barbara Pompili. Dans cette commission, la tradition veut que je laisse se dérouler le débat. Je donne ensuite la parole au porteur de l'amendement pour qu'il puisse répondre, puis à Mme la ministre. Mais si vous voulez, je vous fais répondre avant le débat. Monsieur Pierre Cordier, vous avez la parole.

M. Pierre Cordier. Je ne voudrais pas remettre en cause vos traditions, madame la présidente. Je laisse donc la parole à mes collègues, si vous en êtes d'accord, et je conclurai.

Mme la présidente Barbara Pompili. Visiblement, vos collègues vous laissent la parole, monsieur Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Je voudrais relever des contradictions dans vos propos, madame la ministre. Il faudrait accorder vos violons avec VNF. C'est l' élu ardennais qui parle : il y a des pistes claires de « dénavigation » dans ce département. J'invite tous les collègues présents à se procurer et à lire ce rapport. La tradition ici, comme dans d'autres commissions, est de renvoyer aux collectivités territoriales, comme si elles avaient également des compétences dans ce domaine.

Madame la ministre, vous savez très bien que c'est VNF qui est derrière. Même si un département, une région, une commune ou une intercommunalité veut monter au créneau pour sauver une voie navigable, c'est VNF qui a le dernier mot. C'est un peu facile de renvoyer systématiquement la balle aux collectivités locales.

Je n'invente rien, madame la ministre. Je n'ai pas d'intérêt à évoquer des problèmes qui n'existeraient pas. Je soulève cette difficulté. J'invite les collègues à se procurer ce rapport qui est alarmant. Il peut y avoir des défauts d'entretien, je n'en disconviens pas. Mais accordez vos violons avec VNF, cela fera du bien aux territoires car je peux vous dire que les élus locaux et les usagers de ces voies sont particulièrement inquiets.

M. Gérard Menuel. Comme M. Pierre Cordier, je suis un élu de l'Est. Nous exprimons parfois brutalement notre ressenti, et il est vrai que nous sommes très attachés aux voies fluviales, notamment aux canaux qui sont une attraction touristique dans nos territoires.

C'est avec beaucoup de sens de la mesure que M. Pierre Cordier propose cet amendement. Que demande-t-il ? Que la navigation sur ces canaux fasse l'objet d'un rapport

au Parlement, suivi d'un vote. Ce n'est pas une demande extrêmement importante, mais c'est essentiel au niveau local.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, merci pour la qualité de votre présidence de cette commission. Merci d'accepter que le porteur de l'amendement puisse être le premier à parler. L'esprit de l'amendement de notre collègue M. Pierre Cordier rejoint celui de la conclusion du débat des gilets jaunes par le Président de la République : qu'il n'y ait plus de fermeture de service public ou, en tout cas, que toute fermeture de service public soit, au préalable, accompagnée d'un débat très transparent avec les acteurs locaux. Il faut que le Gouvernement soit clair par rapport aux annonces du Président de la République sur ce sujet comme sur d'autres services publics dans notre pays.

M. Hubert Wulfranc. Cet échange me fait naturellement penser au débat qui a eu lieu sur les lignes ferroviaires dites « petites ». On peut estimer que les contextes sont différents, mais les élus voient ces lignes de proximité, ferrées ou navigables, comme des ressources pour la vie économique locale et pour d'autres activités qui, sans être strictement industrielles ou agricoles, font partie de l'identité des territoires.

M. Pierre Cordier demande un rapport sur la situation de ces sections de canaux navigables. Cela me fait encore penser à l'étude en cours sur les lignes ferroviaires dites « petites ». Pour ma part, je soutiendrai cet amendement.

M. Pierre Cordier. Madame la ministre, avez-vous consulté ce rapport sur ces pistes de « dénavigation » concernant certaines voies ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De quel rapport parlez-vous ?

M. Pierre Cordier. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Mme la présidente Barbara Pompili. Dont je suis membre et avec lequel nous avons beaucoup de contacts. Tout le monde l'a bien en tête. En général, les membres de cette commission ont consulté ce rapport.

M. Pierre Cordier. Avez-vous lu le mot « dénavigation » dans ce rapport, madame la ministre ? Avez-vous consulté ce rapport ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vais mettre aux voix cet amendement.

M. Pierre Cordier. La tradition, c'est aussi de répondre aux députés, madame la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Pierre Cordier, je pense que le débat a largement eu lieu sur cet amendement.

M. Pierre Cordier. Pas moi !

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement CD2390 de Mme Monica Michel.

Mme Monica Michel, rapporteur pour avis de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Cet amendement propose d'inscrire, au sein des schémas de développement, l'action engagée par les pouvoirs publics pour accompagner l'émergence de solutions de mobilité propre dans le domaine du transport fluvial.

Pour nos fleuves et nos canaux, la mobilité propre et durable représente un enjeu important pour l'avenir ; elle pourra accompagner leur développement et leur participation à la transition énergétique. La mobilité propre et durable en matière de transport fluvial est une solution pour les passagers comme pour les marchandises. Je dis bien propre et durable car je parle ici de péniches propulsées par énergie solaire. Un soutien et un accompagnement des pouvoirs publics permettraient à cette solution innovante de se développer et de se pérenniser.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En fait, vous proposez de compléter l'article L. 4411-1 du code des transports qui faisait référence à un schéma créé en 1982 dans une logique d'État planificateur de la politique des transports, qui n'est plus vraiment d'actualité. Ces objectifs sont bien évidemment repris. Le volet programmation du présent texte a ainsi vocation à se substituer au schéma national des infrastructures de transports, qui va être supprimé. Ces objectifs sont tout à fait partagés et rappelés à l'article 1^{er}, mais je pense qu'il n'est pas utile de modifier l'article qui fait référence à ce schéma qui n'a plus cours. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Les schémas de développement sont des outils qui ne sont plus utilisés, ce qui rend votre amendement peu opérationnel. Je vous propose de le retirer.

L'amendement est retiré.

Chapitre III

Outils de financement, de régulation et de modernisation

Article 38 (articles L. 2142-1, L. 2142-2, L. 2142-5, L. 2142-7 du code des transports) : *Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission examine les amendements CD92, CD1668 et CD1667 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Madame la présidente, vous pourrez estimer que mon intervention vaut pour tous les amendements que nous avons déposés à l'article 38 et à l'article 39, que je considérerai comme défendus pour faire gagner du temps à tout le monde.

Madame la ministre le sait, vous connaissez notre opposition frontale à l'ouverture à la concurrence des transports d'Île-de-France, synonyme pour nous de pénétration des intérêts privés dans les transports publics.

Commençons par le devenir de l'entreprise RATP elle-même. Les activités de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) vont être progressivement transférées dans des filiales au statut de société anonyme. La région Île-de-France accompagne le mouvement puisque sa présidente a imposé, dans chacun des appels d'offres, la création de sociétés dédiées, ce que vous avez consolidé dans la présente loi.

Le transfert des personnels se situe clairement dans le champ du fameux « sac à dos » social dont nous avons déjà parlé pour la SNCF. À la RATP, près de 20 000 personnels sont concernés, des personnels d'exploitation, de maintenance, d'encadrement, de support du réseau de bus. Ce « sac à dos » ne contient qu'une petite partie des droits individuels et aucun des droits collectifs qui sont inscrits dans le statut.

J'en viens aux conditions de travail. Selon nous, la partie du texte encadrant le décret à venir sur le temps de travail ouvre la voie à une régression des conditions de travail. C'est ainsi que le cadre social territorialisé ne s'appliquerait qu'en partie seulement aux agents et aux machinistes.

Ces raisons expliquent à la fois notre amendement de suppression et les amendements suivants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vos amendements ne me surprennent pas, monsieur le député. Pour la clarté des débats, je rappelle que l'ouverture à la concurrence des réseaux de la RATP a été votée en 2009, dans le cadre de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite loi ORTF. Il ne s'agit donc pas ici de décider l'ouverture à la concurrence : il s'agit de combler un vide en créant le cadre social qui va permettre d'accompagner cette ouverture.

Les dispositions proposées visent précisément à mettre en place un cadre social de haut niveau pour les salariés qui pourront être transférés dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. J'émetts un avis défavorable à vos amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article 38 permet à la RATP de développer des filiales pour répondre aux appels d'offres qui vont être lancés par Île-de-France Mobilités, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Supprimer cet article reviendrait à supprimer la RATP en l'empêchant de poursuivre ses activités à l'avenir. Je suis défavorable à vos amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD92, CD1668 et CD1667.*

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais vous prier de m'excuser, madame la présidente, madame la ministre et chers collègues car, après avoir défendu mes amendements et en attendant de vous retrouver dans l'hémicycle, je dois vous quitter.

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3068 et CD3069 de la rapporteure.*

Puis elle passe à l'amendement CD2162 de M. Aurélien Taché.

M. Aurélien Taché. Je vais revenir sur l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport gérés par Île-de-France Mobilités.

Contrairement à notre collègue M. Hubert Wulfranc, je n'y suis pas opposé sur le principe mais j'aimerais soulever la question de son calendrier. Pour la zone RATP, c'est-à-dire essentiellement Paris et sa petite couronne, l'ouverture est prévue en 2025. Pour la zone hors RATP, essentiellement la grande couronne et notamment Cergy où je suis élu, l'ouverture commence dès maintenant puisque six appels d'offres sont déjà en préparation par Île-de-France Mobilités.

Cette situation me préoccupe à plusieurs titres.

Cette accélération de la mise en concurrence dans la zone hors RATP soulève une question d'équité entre les différentes entreprises de transport urbain. Les entreprises de la zone hors RATP verront leurs marchés mis en concurrence mais elles ne pourront pas répondre avant 2025 à ceux qui seront ouverts en zone RATP. C'est un sujet, notamment pour les entreprises affiliées à l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE), une association qui réunit des entreprises indépendantes qui sont toutes situées dans cette zone hors RATP.

La mise en concurrence accélérée dans la zone hors RATP a aussi des répercussions sur les conditions sociales et de travail des chauffeurs. Le fameux « sac à dos » social ne semble pas tout prévoir. Pour les salariés, certaines reprises de marché pourraient se faire à des conditions très différentes de celles qui sont en vigueur, laissant craindre une régression sociale.

Mon amendement pose cette question du calendrier et propose d'aligner les dates de mise en concurrence dans les deux zones. Le report à 2025 permettrait de préparer correctement ce changement pour les entreprises et les salariés de la zone hors RATP.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien conscience des difficultés liées à la nature des contrats signés dans la zone OPTILE, qui ont été interprétés par le Conseil d'État, suite à un avis rendu sur proposition du préfet de région. Les droits historiques des opérateurs de la zone OPTILE ont pris fin en 2016, et un délai a été donné à Île-de-France Mobilités pour organiser la réattribution de ces contrats. Cela peut, en effet, créer une situation qui est vécue comme inéquitable par les opérateurs concernés.

À mon avis, le Gouvernement n'a pas à prendre position sur ce sujet. À plusieurs reprises, j'ai demandé à la présidente d'Île-de-France Mobilités si elle était d'accord pour harmoniser les calendriers. De fait, la présidente de l'autorité organisatrice ne le souhaite pas et je ne peux pas prendre des décisions contraires à son souhait.

Mme Valérie Lacroute a déposé un amendement que je découvre. Je ne sais pas s'il a été rédigé en concertation avec Île-de-France Mobilités et s'il traduit une évolution de la position de l'autorité organisatrice. À ce stade, je considère que le Gouvernement et le Parlement n'ont pas à aller à l'encontre du souhait de l'autorité organisatrice dans ce domaine.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement est rédigé de telle façon que l'ouverture à la concurrence, prévue au 31 décembre 2029 pour les services réguliers de transport par le tramway, se produirait plus tôt. Je vous propose que nous reprenions ce débat lors de l'examen de l'amendement CD3279, à l'article 39.

Mme Valérie Lacroute. Le sujet est compliqué. La présidente de la région Île-de-France est favorable à l'ouverture à la concurrence. Le Conseil d'État a été saisi de cette question sous la gouvernance précédente d'Île-de-France Mobilités, et nous-mêmes avons interpellé le gouvernement d'alors pour que le calendrier soit modifié dans la loi. Celui-ci n'ayant pas souhaité le faire, Île-de-France Mobilités s'est trouvée contrainte de lancer la mise en concurrence d'un certain nombre de réseaux.

L'ensemble des élus membres du comité des partenaires du transport public en Île-de-France (CPTP) se sont émus de la situation. La présidente ne suit peut-être pas l'avis des élus, mais il faut comprendre que tous sont opposés à cette ouverture.

De fait, la situation est inéquitable : on ouvre à la concurrence les réseaux privés OPTILE de la grande couronne, ce qui permet à RATP Dev, filiale de la RATP, de répondre aux appels d'offres ; en revanche, les acteurs privés des réseaux OPTILE devront attendre 2025 pour pouvoir exploiter des réseaux de bus de la RATP suite à l'ouverture à la concurrence. Il n'y a pas de réciprocité.

Je regrette que le gouvernement précédent n'ait pas accepté de revoir le calendrier : c'était la seule façon pour Île-de-France Mobilités de mettre en concurrence tout le monde ou de s'organiser afin d'alterner entre OPTILE et RATP Dev. Île-de-France Mobilités n'a eu d'autre choix que d'ouvrir à la concurrence les réseaux privés OPTILE, et six appels d'offres sont déjà partis. Mais il était important de proposer cet amendement, signé de six de mes collègues, quitte à avoir un échange avec la présidente d'Île-de-France Mobilités sur le sujet.

J'ai cru comprendre que le Gouvernement avait déposé un amendement traitant du cadre social. Le transfert du personnel de la RATP a été organisé en prévision de 2025, mais rien n'a été fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau OPTILE en 2021 : c'est assez surprenant.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Au-delà du problème de calendrier, qui ouvre la porte à une concurrence déloyale, la question du cadre social se pose et laisse entrevoir ce qui pourrait se passer dans d'autres régions. Je ne connais pas le contenu de l'amendement du Gouvernement, madame la ministre, mais ne devrait-il pas imposer une clause sociale pour l'ensemble des appels d'offres lancés par les régions, et pas seulement par la région Île-de-France ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Que les choses soient claires : la présidente et le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités s'opposent à ce que l'on modifie le calendrier d'ouverture à la concurrence ; le Gouvernement ne proposera pas de le faire contre l'avis de l'autorité organisatrice. Il serait judicieux que dans le contexte de l'examen du projet de loi en séance, les élus franciliens et Île-de-France Mobilités reprennent leurs discussions afin de voir si on laisse les choses en l'état, ou si, contrairement à la ligne tenue depuis deux ans, il est accepté que l'on modifie le calendrier.

S'agissant du cadre social, l'ouverture à la concurrence a été décidée en 2009. Nous nous retrouvons dans une situation analogue à celle que nous avons eu à gérer pour la SNCF : il nous faut organiser les modalités du transfert d'agents au statut vers des entreprises de droit commun.

Le réseau OPTILE est adhérent à la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) et les règles du transport interurbain s'appliquent, comme dans tout le reste de la France.

Pour toutes les entreprises de transport appartenant à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), comme pour toutes les activités en délégation de service public, les articles L. 1224-1 et suivants du code du travail prévoient les modalités de transfert du salarié en cas de perte du contrat.

Or ces articles ne s'appliquent pas au réseau OPTILE, puisqu'ils supposent l'existence d'une entité économique autonome, une filiale ayant le contrat de délégation de service public.

La disposition est nationale et l'ensemble des acteurs du transport interurbain souhaitent que puisse être organisé un transfert obligatoire pour les salariés, y compris lorsqu'il n'existe pas de filiale dédiée. Après de nombreuses réunions de concertation avec les organisations professionnelles et syndicales, nous proposons un amendement précisant les modalités d'organisation de ce transfert.

Il n'y a pas de vide juridique : OPTILE se trouve dans la même situation que les entreprises de transport interurbain en France, qui fonctionnent sur cette base depuis des années. Cet amendement permet de traiter une situation liée au choix d'organisation des opérateurs, sans filiale dédiée, ou à la réorganisation des contrats souhaitée par l'autorité organisatrice.

Mme Valérie Lacroute. Les bassins d'Île-de-France Mobilités étant appelés à diminuer, les transferts ne se feront pas à périmètre constant. Or c'est à cette seule condition que le transfert est obligatoire et automatique. C'est la raison pour laquelle les entreprises ont besoin d'un cadre juridique pour effectuer le transfert.

Il nous faut encore traiter la question des conducteurs, qui restent sur le volet urbain, et évoquer le « sac à dos » social de la RATP.

M. Aurélien Taché. La remarque de la rapporteure est judicieuse : ma proposition portait sur le transport urbain et interurbain, pas sur le tramway, je retire donc mon amendement.

Je suis heureux que nous ayons pu engager la discussion sur le calendrier. J'ai bien entendu la réponse de la ministre : il est très clair que c'est d'abord à la présidente d'Île-de-France Mobilités de prendre ses responsabilités. J'espère que le débat au Parlement permettra aux discussions de se poursuivre au conseil régional. En tant que député de la zone OPTILE, je continue de penser que les conditions ne sont pas réunies pour une mise en concurrence équitable. Mais nous aurons l'occasion d'en débattre à nouveau en séance.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 38 modifié

Après l'article 38

La commission est saisie, en discussion commune, des amendements CD90 de M. Hubert Wulfranc, CD1974 de Mme Valérie Lacroute et CD1648 de M. Gérard Manuel.

Elle rejette l'amendement CD90.

Les amendements CD1974 et CD1648 sont retirés.

La réunion, suspendue à vingt-trois heures cinq, est reprise à vingt-trois heures vingt-cinq.

Article 38 bis A (article L. 1263-3-1 [nouveau], section 3 bis [nouvelle] du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, articles L. 1264-1, L. 1264-2, L. 1264-7, L. 1264-15 et, L. 2142-3, section 6 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports) : *Régulation par l'ARAFER de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP*

La commission est saisie de l'amendement CD1982 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement apporte des modifications aux dispositions adoptées par le Sénat concernant la régulation par l'ARAFER des activités de la RATP.

L'« approbation » est remplacée par un « avis conforme » ; aux diverses séparations comptables que la RATP doit mettre en place est ajoutée celle portant sur les services réguliers de transport routier, par tramway et de transport guidé ; le régulateur doit être saisi conjointement par la RATP et Île-de-France Mobilités, et non plus seulement par la RATP ; il est précisé que les agents d'Île-de-France Mobilités, en sus des fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la RATP, peuvent eux aussi être destinataires des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique relatives à la gestion technique du réseau du Grand Paris ; un avis motivé est substitué à l'avis conforme de l'ARAFER sur le document de référence élaboré par la RATP ; enfin, en sus de la RATP et des exploitants de réseau, Île-de-France Mobilités peut elle aussi saisir l'ARAFER d'un différend relatif à la gestion ou l'utilisation du réseau de transport du Grand Paris.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement du Gouvernement adopté au Sénat prévoit que l'ARAFER rend un avis conforme sur la séparation comptable entre les activités de transporteur et de gestionnaire d'infrastructures de la RATP, sur la rémunération de la RATP en tant que gestionnaire d'infrastructures et pour le réseau du Grand Paris, sur le plan de gestion des informations confidentielles et sur le document de référence des réseaux. Il prévoit aussi que l'ARAFER est chargée du règlement

des différends entre la RATP et les opérateurs de transport du futur métro du Grand Paris Express.

L'ARAFER, en tant que régulateur, exercera la surveillance des activités qui seront mises en concurrence. Votre amendement vise à compléter le rôle de l'ARAFER et à établir des séparations comptables, y compris dans des activités en monopole. Cela reviendrait à donner à l'ARAFER une compétence dans des domaines qui relèvent des relations contractuelles entre Île-de-France Mobilités et la RATP. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Ces dispositions sont issues d'un amendement du Gouvernement, voté en séance publique au Sénat. Pourquoi ne figuraient-elles pas dans le texte initial ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Dès le départ, nous avons dit que certaines dispositions n'étaient pas prêtes, des concertations étant en cours – c'était le cas notamment du cadre social territorial. Le Gouvernement a déposé ultérieurement des amendements afin de laisser le temps à la concertation. Depuis la séance publique au Sénat, chacun a pu prendre connaissance de ces dispositions.

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes en train de définir le rôle que jouera l'ARAFER, dans le cadre de la préfiguration d'une ouverture de la RATP à la concurrence en Île-de-France. Cela laisse augurer de ce qui se passera pour la SNCF !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est déjà fait !

M. Jean-Marie Sermier. Est-ce en phase avec ce que la loi prévoyait ? Il est dommage de ne pas aller dans le sens des propositions de Mme Valérie Lacroute, car la région doit être mobilisée sur un dossier aussi important. Pourquoi ne pas négocier avec elle afin de mieux définir le rôle de l'ARAFER dans le cadre de l'ouverture ?

Mme Valérie Lacroute. On a vu que l'ARAFER remplissait sa mission de régulateur pour la SNCF. Il m'a semblé intéressant de renforcer le rôle qu'elle devra jouer entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes tout à fait en phase ! C'est bien la raison pour laquelle cet amendement du Gouvernement a été introduit au Sénat. Ce sont des dispositions strictement analogues à celles qui ont été votées dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, monsieur Jean-Marie Sermier.

M. Michel Vialay. L'amendement de Mme Valérie Lacroute prévoit qu'Île-de-France Mobilités ait accès aux informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique relatives à la gestion du réseau. La logique voudrait que l'on puisse travailler à bilan ouvert. Cela me semble même un préalable indispensable !

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3071, CD3072, CD3073 et CD3074 de la rapporteure.

Elle adopte l'article 38 bis A modifié.

Article 38 bis (article L. 2171-6 du code de la commande publique) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes*

La commission est saisie de deux amendements de suppression, CD91 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendu, et CD747 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Cet article prévoit que la possibilité pour Île-de-France Mobilités de déroger au principe de séparation du concepteur et du constructeur ainsi qu'à l'obligation d'allotir, prévus par la loi MOP, est étendue aux contrats de construction de nouveaux dépôts de bus.

L'insertion urbanistique et paysagère de ces sites devrait pourtant être une exigence – ce dont ne témoignent pas les sites que j'ai visités avec Mme Pascale Boyer. Par ailleurs, ces dérogations à la loi MOP risquent de créer un précédent pour d'autres structures. Enfin, autoriser ces dérogations en raison de délais contraints, c'est ne pas tenir compte des nombreux concepteurs et constructeurs à même de répondre aux exigences de calendrier.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une demande d'Île-de-France Mobilités qu'il nous a semblé pertinent de satisfaire. Je ne doute pas qu'Île-de-France Mobilités saura prendre toutes les précautions pour assurer une bonne insertion architecturale, environnementale et urbaine de ses futurs dépôts. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Permettez-moi la remarque suivante : nous allons voter, dans la loi de la République, une disposition spécifique à une partie du territoire, ce qui n'est pas sans me déplaire. J'y suis très favorable et je demande qu'à l'avenir, mes amendements portant sur les territoires ruraux, insulaires ou de montagne ne soient plus rejetés au motif qu'il n'y a pas lieu d'inscrire dans la loi des spécificités territoriales !

Cela fait vingt ans que je siège sur ces bancs et je constate ces derniers temps une légère dérive : seules Lyon, tant qu'un de ses anciens maires siégeait au Gouvernement, et Paris bénéficient d'inscriptions spécifiques. Celles-ci sont rejetées lorsqu'il s'agit d'autres territoires, notamment ruraux. Il serait bon que l'ascenseur soit parfois renvoyé, sinon le malaise qui s'exprime sur les marchés s'aggraverait.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous invite à relire les textes que nous avons votés ces derniers mois : ils contiennent de nombreuses inscriptions spécifiques sur les territoires insulaires, transfrontaliers et de montagne. Il me semble que notre commission a fait la part belle à tous les territoires – ce qui est du reste normal.

La commission rejette les amendements.

Puis elle **adopte** l'article 38 bis **sans modification**.

Article 38 ter (article L. 1241-7-2 [nouveau] du code des transports) : *Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence*

La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD3075 de la rapporteure.

Puis elle **adopte** l'article 38 ter **modifié**.

Article 39 (articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 1321-3, articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 [nouveaux] et chapitres VI et VII [nouveaux] du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports) : *Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens*

La commission **rejette** l'amendement de suppression CD1670 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendu.

Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD3223, CD3076 et CD3224 de la rapporteure.

Elle est saisie de l'amendement CD1983 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. La mise en concurrence des lignes de transport de voyageurs par autobus et autocar en Île-de-France recouvre un enjeu social important puisqu'elle nécessite de définir un dispositif permettant aux personnels des sociétés aujourd'hui exploitantes – plus de 30 000 salariés – de pouvoir intégrer sereinement les entreprises attributaires.

Le principe d'une automaticité du transfert des personnels concernés pour toute l'Île-de-France, et ce, quelle que soit la convention collective applicable – transport urbain ou interurbain –, est impératif : il garantit la continuité du service et est protecteur des intérêts des salariés, des opérateurs et de l'autorité organisatrice.

Cet amendement vise à élargir à l'ensemble des opérateurs la proposition initialement formulée par le Gouvernement pour les seuls personnels de l'EPIC RATP. Il

convient de définir le cadre réglementaire en actant qu'il s'agit des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement et indirectement à la production du service. Ce périmètre recouvre ainsi les conducteurs de bus, les personnels chargés de la maintenance des bus, ceux chargés de la régulation opérationnelle ou encore les agents d'« humanisation ». Cette définition exclut les emplois portant sur des fonctions supports qui, par nature, correspondent à des organisations propres à chaque opérateur.

Alors que l'on a traité le cas des agents RATP pour lesquels l'ouverture à la concurrence se fera en 2025, il me semble indispensable de traiter du cas des salariés des entreprises privées qui devraient être concernés dès le 1^{er} janvier 2021.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée, nous avons poursuivi la concertation avec les organisations patronales et syndicales pour définir ce qui s'appliquera nécessairement sur l'ensemble du territoire national, donc sur les modalités de transfert des salariés de la convention collective du transport interurbain. Les résultats de cette concertation sont présentés dans l'amendement gouvernemental CD2818, au profit duquel je vous demande de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je partage votre préoccupation sur la nécessité de garantir la continuité du service. Toutefois, je vous demande de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement gouvernemental : tout en assortissant le transfert des salariés de garanties, il est plus satisfaisant sur le plan rédactionnel et a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Mme Valérie Lacroute. J'attends avec impatience la présentation de l'amendement CD2818, qui répondra, je l'espère, aux interrogations et aux inquiétudes des entreprises de transport.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3225 de la rapporteure.

Suivant les avis défavorables du Gouvernement et de la rapporteure, elle rejette successivement les amendements CD1686, CD1688, CD1687 et CD1689 de M. Hubert Wulfranc, qu'il a précédemment défendus.

M. Jean-Marie Sermier. Une remarque de forme, madame la présidente : peut-on envisager de défendre l'ensemble de ses amendements, pour aller se coucher ensuite ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Ne me tentez pas, monsieur Jean-Marie Sermier ! M. Hubert Wulfranc a défendu ses amendements de façon précise et concise, jusqu'à l'article 39. Comme vous le savez, je respecte les membres de la commission que je préside.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3077 et CD3078 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD1985 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de préciser les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré.

Il est prévu que le cessionnaire informe individuellement le salarié dont le contrat de travail doit être transféré, au plus tard trois mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Le salarié dont le contrat de travail doit être transféré peut faire connaître son refus par écrit à son employeur dans un délai de deux mois.

Dans cette hypothèse, conformément aux conditions de droit commun, le refus est assimilable à un abandon de poste et ne donne lieu à aucune indemnisation du salarié.

Pour les employés de la RATP, à défaut de jurisprudence, la rupture du contrat, à l'amiable ou par décision de justice, pourrait s'accompagner du versement d'indemnités. L'amendement vise à préciser que ces éventuelles indemnités demeurent à la charge de la RATP, l'entreprise sortante. L'employé perd, par la même occasion, les bénéfices associés au statut particulier de son contrat rompu.

Vous savez que les recrutements de conducteurs de bus sont difficiles en Île-de-France et il ne faudrait pas qu'un salarié refusant son transfert puisse revenir et bénéficier des avantages associés au statut particulier de son contrat. Si c'est l'entreprise entrante plutôt que l'entreprise sortante qui paye les indemnités, cela signifie très concrètement que celles-ci seront à la charge des collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous proposez de faire dépendre la procédure d'information des salariés de l'existence d'un délai suffisant de notification du contrat par Île-de-France Mobilités. Une telle méthode n'est pas envisageable. Comme dans toutes les procédures, l'information est un droit pour les salariés, une condition indispensable pour qu'ils puissent se prononcer sur son acceptation ou son refus ; on ne peut la conditionner à l'existence d'un délai suffisant de notification du contrat de service public.

Vous traitez également des conséquences du refus de transfert du contrat de travail par le salarié. C'est un sujet sensible et complexe, y compris sur le plan juridique et en lien avec les conventions internationales sur le droit du travail, qui a fait l'objet de plusieurs séances de concertation. Ce sera le sens de l'amendement CD3277 qui vous sera présenté dans un instant. Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Cet amendement réduit de trois mois le délai pour prévenir les salariés. Un délai de six mois est raisonnable car il permet aux salariés de mieux anticiper ce changement dans leur vie. Sans anticipation et sans adhésion des personnels, l'ouverture à la concurrence risque d'être un échec.

Mme Valérie Lacroute. Il est difficile pour les parlementaires de travailler dans ces conditions ! Je retire mon amendement en attendant de découvrir celui du Gouvernement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'examen CD3277 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée lors des discussions au Sénat, j'ai mené des concertations avec les partenaires sociaux et Île-de-France Mobilités afin de définir les conséquences du refus du transfert de leur contrat de travail par les salariés de la RATP.

C'est un sujet important et il est essentiel que le dispositif que nous mettons en place soit équilibré : il doit permettre de préserver les droits des salariés tout en garantissant la continuité des services.

C'est tout l'objet de cet amendement, dont je pense qu'il constitue un bon point d'équilibre. Il prévoit que le refus du salarié de rejoindre le nouveau cessionnaire constitue une cause réelle et sérieuse de rupture de son contrat de travail. Il détaille les garanties procédurales applicables dans ce cadre, en reprenant celle du licenciement pour motif personnel. Il précise également que, comme dans le droit commun du code du travail, si le transfert entraîne une modification de son contrat de travail ayant un impact conséquent sur ses conditions de travail, le salarié qui refuse le transfert a droit à une indemnité destinée à réparer le préjudice subi.

Afin d'éviter des refus de transfert massifs qui seraient préjudiciables pour la continuité du service, j'ai souhaité que des aménagements au versement de cette indemnité soient apportés. Un décret en Conseil d'État viendra préciser les modalités de calcul et de versement de cette indemnité. Elle tiendra compte de la situation du salarié au regard de l'emploi et visera à éviter que la perspective du versement d'une indemnité n'incite le salarié à refuser le transfert de son contrat de travail.

Mme Zivka Park, rapporteure. Merci, madame la ministre, pour cet amendement très attendu, et très équilibré. J'y suis favorable.

M. Martial Saddier. Je n'ai pas voulu reprendre la parole tout à l'heure à la suite de votre réponse, madame la présidente.

Très sincèrement, je ne suis pas le plus grand spécialiste des relations entre les salariés de la RATP et l'autorité organisatrice, et je fais totalement confiance aux parlementaires d'Île-de-France sur ce sujet, beaucoup plus compétents, et à Mme la ministre. Cependant, en fait d'amendement, celui-ci, long de quarante lignes, ressemble plutôt à un nouvel article. Et c'est le même Gouvernement, auteur de cet amendement, qui a émis un avis défavorable lorsqu'il a été proposé que les forfaits dont les salariés des remontées mécaniques se servent tous les jours pour aller travailler puissent être exonérés de charges sociales !

Faisons quand même attention. En l'espace d'un quart d'heure, nous dérogeons au code de l'urbanisme et à la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP, et nous faisons un statut particulier pour des salariés d'Île-de-France, alors que depuis quinze jours que nous débattons, les amendements visant spécifiquement à prendre en compte la situation d'autres territoires sont balayés d'un revers de main ! Attention aux résultats, dimanche soir, des élections européennes, attention aux autres échéances électorales. Il y a un vrai malaise dans les autres territoires, je le dis très amicalement. Toujours des dérogations pour les territoires urbains et pour l'Île-de-France – tant mieux, je suis fondamentalement décentralisateur, je l'ai encore prouvé à propos du canal

Seine-Nord Europe – mais jamais pour les autres, noyés dans l’océan des dispositions de droit commun ! Cela finira par nous causer des problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, votre commission examine actuellement les amendements qui précisent le cadre de l’ouverture à la concurrence en Île-de-France. Quand on traite de l’ouverture à la concurrence en Île-de-France, on parle de l’Île-de-France, comme tout à l’heure, évoquant le canal Seine-Nord Europe, nous parlions d’une société régionale spécifique au canal Seine-Nord Europe.

La commission adopte l’amendement.

Elle en vient à l’amendement CD1984 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s’agit toujours de la question du transfert de personnel, qui doit s’accompagner du maintien des conventions et accords antérieurs, le temps que soit renégocié un pacte social propre au nouveau délégataire. Nous allons recomposer le périmètre des réseaux de transport en Île-de-France. Or, dans chaque entreprise, dans le cadre de la convention collective applicable, il y a des accords locaux. Compte tenu de la complexité des conditions sociales de reprise des personnels, je propose, pour ne pas pénaliser la bonne organisation des entreprises ni obérer la continuité des services, de donner un peu de temps pour que le nouveau délégataire puisse négocier ce pacte.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement, madame la députée, comporte deux types de dispositions.

D’une part, vous proposez que soient exclues du droit commun prévoyant le maintien pendant une période maximale de quinze mois des stipulations relatives à la durée et l’organisation du travail. Je ne vois pas quel motif d’intérêt général permettrait de justifier une telle dérogation au droit commun du code du travail, une telle atteinte aux garanties accordées aux salariés en contrepartie d’un transfert automatique.

D’autre part, vous proposez que soient mises en place des règles spécifiques pour les salariés transférés dans la zone OPTILE. J’ai souhaité que l’on prenne le temps de la concertation avec les partenaires sociaux ; cette question se pose dans l’ensemble du territoire national en ce qui concerne les salariés du transport interurbain. L’objet de l’amendement CD2818 du Gouvernement est précisément de régler cette situation.

Je vous invite, madame la députée, à retirer votre amendement ; à défaut, j’y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis également défavorable à cet amendement.

L’amendement est retiré.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3226 et CD3227 de la rapporteure.

*Puis, suivant les avis défavorables du Gouvernement et de la commission elle **rejette** l'amendement CD1714 de M. Hubert Wulfranc, précédemment défendu.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD3228 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD3218 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement a pour objet de préciser que les salariés transférés accèdent au réseau des centres de santé de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) RATP dans les mêmes conditions que les salariés continuant à travailler au sein de cet EPIC.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette précision est utile. Il est logique que les salariés transférés accèdent aux centres de santé dans les mêmes conditions que les salariés restés à la RATP. Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle se saisit de l'amendement CD3219 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Dans sa rédaction actuelle, l'article 39 permet aux salariés de la RATP affectés à des services de bus qui, du fait de l'ouverture à la concurrence, quitteront la RATP, de continuer de bénéficier du régime spécial de retraite de la RATP et de la garantie d'emploi, à condition qu'ils restent régis par la convention collective applicable au transport public urbain ou par la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Or la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires du transport ne couvre pas que des activités de transport de personnes : elle couvre également des activités de transport de marchandises ou encore de déménagement.

Dans un souci de cohérence, au regard de l'objet de l'ouverture à la concurrence, cet amendement précise que ces garanties ne sont maintenues que pour les salariés issus de la RATP qui restent régis par la convention collective du transport public urbain ou par la convention collective du transport routier, à condition qu'ils concourent à des activités de transport de personnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est une précision utile. Le Gouvernement y est favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD1962 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit du périmètre OPTILE qui sera ouvert à la concurrence. Le redécoupage des lots actuellement exploités fera passer de 140 à 40 le nombre de contrats et les périmètres seront modifiés.

Il est ainsi indispensable d'instituer un transfert automatique et obligatoire des contrats de travail des salariés travaillant actuellement dans les réseaux de transport de voyageurs aux futures entreprises qui remporteront les différents appels d'offres d'Île-de-France Mobilités.

Parallèlement, il convient d'instaurer des garanties sociales pour les salariés. Je propose donc une portabilité de certains droits issus de la convention collective qui les régit actuellement.

Enfin, il est nécessaire d'exclure tout maintien des accords collectifs d'entreprise lors du transfert des salariés dans la mesure où seront réunis à terme dans une seule entreprise des salariés de différentes entreprises ayant chacune ses propres accords d'entreprise négociés, en vigueur depuis de nombreuses années. Il serait d'une complexité opérationnelle inextricable d'articuler ces différents accords aux dispositions différentes. Je propose ainsi d'instaurer un dispositif prévoyant des principes forts et intangibles et renvoyant au dialogue social sectoriel pour en déterminer les modalités d'application.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage votre préoccupation, madame la députée, mais je vous invite à retirer cet amendement au profit de l'amendement CD2818 du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3079 et CD3080 de la rapporteure.

Puis elle se saisit de l'amendement CD3220 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'objet de cet amendement est d'ajuster le champ d'application des dispositions du cadre social territorialisé pour en exclure les autobus à vocation touristique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La précision me paraît utile. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD1986 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'avoir des règles d'organisation du travail identiques pour les conducteurs. Plutôt que de raisonner en fonction des spécificités des lignes de bus, il conviendrait donc de raisonner en termes de dépôts de bus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, madame la députée, mais, dans la plupart des cas, les centres de bus regrouperont des lignes dont les caractéristiques d'exploitation sont les mêmes. Un seul régime de travail y sera donc applicable.

Si, en revanche, un dépôt de bus doit regrouper à la fois des lignes situées dans la zone dense parisienne et des lignes situées en dehors de cette zone, il faudra alors appliquer aux conducteurs de chaque ensemble de lignes les règles de travail qu'imposent les conditions de circulation, il y va de la sécurité des conducteurs et de celle des usagers. J'ai conscience du fait que la gestion de régimes de travail différents dans un même dépôt implique, pour l'employeur, une organisation un peu particulière, mais je fais confiance à Île-de-France Mobilités pour tenir compte de cette contrainte dans la détermination de ses futurs allotissements.

Je vous propose donc de retirer cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD3229 de la rapporteure.

Puis elle adopte les amendements de conséquence CD3221 et CD3222 de la rapporteure.

Elle se saisit de l'amendement CD3217 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à permettre que les conducteurs des lignes de bus non urbaines dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone dense urbaine francilienne, soumises aux mêmes contraintes d'exploitation que les lignes de bus urbaines, se voient également appliquer le cadre social territorialisé prévu à l'article 39.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important que les lignes de bus interurbaines qui sont soumises aux mêmes contraintes d'exploitation relèvent du même cadre social territorialisé. Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD2818 du Gouvernement et les amendements identiques CD1961 de Mme Valérie Lacroute et CD2666 de Mme Florence Lasserre-David.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme nous l'avons déjà évoqué, les partenaires sociaux de la branche du transport interurbain m'ont sollicitée pour que la loi prévoie un dispositif de transfert automatique des contrats de travail, qui aura vocation à couvrir les entreprises de la zone OPTILE mais aussi, plus généralement, à s'appliquer dans toute la France, ce qui rejoint la préoccupation de M. le député Martial Saddier.

En effet, dans ce secteur, souvent, la procédure de transfert automatique des contrats de travail prévue dans le code du travail n'est pas applicable. Le dispositif légal de droit commun de transfert automatique des contrats de travail qui permet aux salariés de conserver de manière certaine un emploi en cas de modification juridique de la situation de l'employeur ne trouve à s'appliquer que s'il y a transfert d'une entité économique autonome, ce qui implique qu'il n'y ait aucun changement dans le périmètre d'exécution du contrat de service public. Or, dans le secteur interurbain, les reconfigurations des lots dans le cadre des appels d'offres sont fréquentes – c'est par exemple le cas dans les appels d'offres sur le transport scolaire : à la suite du transfert de la compétence des départements vers les régions, il y a eu de nombreuses réorganisations de lots. Ainsi, le dispositif légal n'est souvent pas applicable.

C'est la raison pour laquelle la branche s'est dotée depuis 2009 d'un dispositif de transfert conventionnel mais, dans le cadre d'un tel dispositif, le transfert n'est pas automatique. Les salariés peuvent choisir de le refuser, ce qui peut parfois mettre en péril la continuité du service public, surtout dans un contexte de fortes tensions sur le marché du travail des conducteurs. Le dispositif proposé par l'amendement du Gouvernement fait suite aux concertations que j'ai menées sur ce sujet. Elles ont confirmé une volonté partagée des partenaires sociaux pour la mise en place d'un transfert automatique dans le secteur interurbain pour l'ensemble du territoire. Vous le savez, je fais confiance au dialogue social, que je considère plus à même de préciser les modalités pratiques de mise en œuvre de ce transfert.

C'est la raison pour laquelle l'amendement crée un dispositif de transfert automatique des contrats de travail, à la condition, cependant, que les partenaires sociaux aient signé un accord de branche. Ce dispositif sera applicable aux contrats de service public exécutés par des entreprises relevant de la convention collective applicable au transport interurbain de voyageurs. Cet accord de branche doit contenir *a minima* des dispositions sur les modalités d'information et d'accompagnement des salariés, le devenir des accords collectifs et le maintien de la rémunération des salariés transférés.

Je sais qu'un certain nombre d'entre vous sont préoccupés par le devenir des accords collectifs. Les partenaires sociaux devront définir les conditions les plus opérationnelles et pourront ainsi prévoir des dispositions particulières dans le cas d'une multiplicité d'entreprises cédantes – par exemple, l'application des accords de l'entreprise dont est issue la majorité des salariés transférés. Quant à la garantie de rémunération, les partenaires sociaux pourront prévoir un dispositif plus favorable que celui prévu par le code du travail.

Le dispositif présenté par le Gouvernement répond aux préoccupations exprimées tant par les organisations d'employeurs que par les organisations syndicales représentatives de

la branche et permettra de traiter la très grande majorité des cas de transfert, en grande couronne comme dans le reste de la France.

Mme Valérie Lacroute. Il est toujours un peu compliqué d'examiner un amendement déposé par le Gouvernement en même temps que les amendements que l'on a préparés.

Si je comprends bien, l'amendement gouvernemental prévoit un transfert automatique. Ce n'est pas le cas de mon amendement CD1961, que je vais donc retirer – j'y retravaillerai éventuellement en vue de la séance. En tout cas, il est compliqué de travailler ainsi, à la dernière minute, sur ces sujets et de réagir aux amendements ainsi déposés. Nous avons un peu l'impression que sont ajoutées à la dernière minute les conditions de transfert des salariés des entreprises privées, alors que les conditions applicables aux salariés de la RATP – qui ne connaîtra l'ouverture à la concurrence qu'en 2025 – sont bien préparées. Peut-être cela va-t-il vous agacer, madame la ministre, mais, vu de l'extérieur, c'est le sentiment que l'on a.

Mme Florence Lasserre-David. Je propose, par l'amendement CD2666, qui concerne les contrats de transport routier interurbain, un transfert automatique des contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service concerné au nouvel employeur. À ce jour, le caractère non obligatoire du transfert des contrats de travail est source d'importantes difficultés dans certaines délégations de service public, dont des licenciements au sein l'entreprise qui perd le contrat.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le problème concerne l'ensemble du territoire national. Des contrats de transport interurbain, il y en a partout. Depuis des décennies, les changements d'opérateur se font sans dispositif de transfert automatique. Or il y aura certainement des réorganisations, dans la zone OPTILE, tout comme il y en a en région, notamment à la suite du transfert de la compétence des transports scolaires et interurbains des départements aux régions – cela entraîne des réallotissements qui posent le même problème.

La concertation avec les partenaires sociaux a pris le temps nécessaire pour aboutir à un bon accord. Par l'amendement CD2818, le Gouvernement vous propose de ratifier le fruit de ces négociations. Je propose donc à Mme Florence Lasserre-David de retirer son amendement, au profit de l'amendement du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement, équilibré, du Gouvernement répond à une demande des organisations tant syndicales que patronales. J'y suis favorable. Dès lors, je suis défavorable à l'amendement CD2666.

M. Jean-Marie Sermier. Ma collègue Mme Valérie Lacroute vous l'a dit, et je vous le répète : depuis deux ans et les Assises nationales de la mobilité, nous étions censés préparer un texte de loi. En tant qu'opposition constructive et responsable, nous proposons un certain nombre d'amendements. Voici que vous arrivez, au dernier moment, avec des amendements qui réécrivent la totalité du texte, sans que nous puissions vraiment en débattre. Je déplore la méthode ; cela confine à l'amateurisme.

Les amendements CD1961 et CD2666 sont retirés.

La commission adopte l'amendement CD2818.

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD3081 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD3279 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. La question de la continuité du service est essentielle et il serait regrettable qu'une ouverture prématurée à la concurrence mette en difficulté un réseau qu'il faut aujourd'hui conforter et améliorer. Je propose de disposer que « l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des réseaux de transport routiers par autobus gérés par Île-de-France Mobilités ne peut se faire avant le 1^{er} janvier 2025 ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement ne soutiendra pas une disposition modifiant le calendrier d'ouverture à la concurrence contre l'avis de la présidente d'Île-de-France Mobilités. Je vous invite donc, madame la rapporteure, à retirer cet amendement. Si la présidente d'Île-de-France Mobilités change d'avis, le Gouvernement s'adaptera.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je souhaitais relayer les craintes des élus, mais je retire cet amendement – éventuellement pour y retravailler ou échanger avec mes collègues ou Île-de-France Mobilités.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 39 **modifié**.*

Après l'article 39

La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD1880 de Mme Anne Blanc et CD2709 de M. Arnaud Viala, et les amendements identiques CD25 de M. Jean-Yves Bony, CD236 de M. Mounir Belhamiti, CD563 de Mme Graziella Melchior, CD866 de M. Fabrice Brun, CD1238 de M. Stéphane Buchou et CD1963 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Sereine Mauborgne. L'amendement CD1880 vise à aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C ainsi que le prévoit la réglementation européenne, qui permet de ramener l'âge d'accès à ce permis de vingt-quatre à vingt et un ans – et même de vingt et un à dix-huit ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante, sous certaines conditions que je ne vous détaille pas.

Cet amendement vise donc à lever un frein important au recrutement alors que la profession est en forte tension.

M. Jean-Marie Sermier. L'importante pénurie de conducteurs que connaît le transport routier met en danger la continuité des services publics de transport. L'amendement CD2709 de M. Arnaud Viala vise à y remédier. Dans la même logique, l'amendement CD25 de M. Jean-Yves Bony vise à aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement CD236 est défendu.

Mme Graziella Melchior. L'amendement CD563 repose sur les mêmes considérations que les amendements que mes collègues viennent de défendre.

M. Martial Saddier. Mêmes arguments pour l'amendement CD866.

M. Stéphane Buchou. Mêmes arguments pour l'amendement CD1238.

Mme Valérie Lacroute. J'ajoute simplement que notre droit impose jusqu'à présent pour le permis D un âge d'accès plus élevé que les règles européennes et plus élevé que pour le permis C, qui donne le droit de conduire des camions. L'alignement de l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C marquerait une réelle avancée à l'heure où la profession du transport de voyageurs connaît des difficultés de recrutement. Il y va aussi du renforcement et du développement de l'offre de transports en commun.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage les préoccupations dont procèdent ces amendements.

Ils ont pour objet d'abaisser l'âge minimum à partir duquel il est possible de conduire, à titre professionnel, un véhicule de transport en commun après une formation longue ou après une formation courte. Le droit européen ne nous permet pas d'abaisser davantage l'âge à partir duquel il est possible de conduire à titre professionnel un véhicule de transport en commun après une formation courte. Cet âge est de vingt et un ans pour la conduite sur des lignes courtes de moins de cinquante kilomètres et de vingt-trois ans pour des lignes longues. Nous utilisons donc toutes les possibilités offertes par la directive.

En revanche, nous avons des marges de manœuvre pour un conducteur qui a obtenu une qualification initiale longue et je souhaite les utiliser. Aujourd'hui, notre droit interne permet à un conducteur qui a obtenu une qualification initiale longue, donc un diplôme ou un titre professionnel, de conduire un véhicule de transport en commun à partir de vingt et un ans. Le droit européen offre la possibilité d'abaisser cet âge à vingt ans ou à dix-huit ans sur des lignes de moins de cinquante kilomètres. Afin de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes désirant travailler dans le secteur des transports de voyageurs qui fait face, comme cela a été souligné à des difficultés de recrutement, un tel abaissement de vingt et un à dix-huit ans pour les lignes courtes et de vingt et un à vingt ans pour les lignes longues fait partie des orientations que j'ai retenues en lien avec le ministre de l'intérieur. La mesure sera prise par décret en Conseil d'État puisqu'il s'agit d'une disposition réglementaire, qu'il n'est donc pas nécessaire de prendre par la loi.

Je pense que c'est une avancée importante. J'espère qu'elle permettra à de nombreux jeunes d'accéder à ce beau métier du transport routier de voyageurs.

Je vous propose, en conséquence, le retrait de ces amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme vient de l'indiquer Mme la ministre, la question relève du pouvoir réglementaire. Je suis donc défavorable à ces amendements.

Mme Valérie Lacroute. Souvent, les délais administratifs sont longs. Avez-vous donc une idée du calendrier, madame la ministre ? À défaut, cela pourra faire l'objet d'une question écrite.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le décret est simple, il est prêt. Il faut qu'il suive son chemin au sein du Conseil d'État, mais je ne doute pas que celui-ci sera certainement très motivé à l'idée d'ouvrir de nouvelles perspectives professionnelles aux jeunes.

Les amendements CD1880, CD2709, CD25, CD236, CD563, CD866, CD1238 et CD1963 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2707 de M. Arnaud Viala, CD1893 de Mme Anne Blanc, et les amendements identiques CD36 de M. Vincent Descoeur, CD235 de M. Mounir Belhamiti, CD562 de Mme Graziella Melchior et CD2310 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Pour permettre à des jeunes d'être embauchés plus rapidement, nous proposons, par l'amendement CD2707, la création d'un certificat de conduite provisoire.

Mme Sereine Mauborgne. La réforme du permis de conduire de 2012 a provoqué la disparition des attestations provisoires de conduite. Nous proposons donc, par l'amendement CD1893, la création d'un certificat de conduite provisoire pour les conducteurs titulaires du titre professionnel, du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) de conduite routière ou du baccalauréat professionnel conduite routière, et de réviser les dispositifs de délivrance des permis pour les conducteurs de transport routier de voyageurs. Cela éviterait aux entreprises d'embaucher sans pouvoir faire conduire leur chauffeur.

M. Martial Saddier. Il peut effectivement s'écouler trois mois entre le moment où quelqu'un obtient l'autorisation de conduire et le moment où il reçoit le document. Dans cet intervalle, il n'a pas le droit de conduire. Par l'amendement CD36, nous proposons d'y remédier.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement CD235 est défendu.

Mme Graziella Melchior. J'ajouterai simplement aux arguments développés par mes collègues le fait que le secteur est en tension. L'absence de certificat provisoire met en difficulté les sociétés elles-mêmes. Tel est l'objet de l'amendement CD562.

M. Jean-Marie Sermier. Il est proposé de réviser le dispositif de délivrance du permis de conduire, en particulier pour les producteurs de transport routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire. Tel est l'objet de l'amendement CD2310.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage totalement la préoccupation qu'expriment les professionnels du secteur ; c'est en effet une difficulté pour eux. C'est aussi un frein à l'emploi pour des jeunes qui pourraient s'orienter vers cette profession du transport routier.

La difficulté, c'est que le titre professionnel de conduite est en réalité un double examen : à la fois un titre professionnel délivré par le ministère du travail et un permis de conduire délivré par le ministère de l'intérieur. Une synchronisation est donc nécessaire. Nous avons engagé un travail important avec les ministères de l'intérieur et du travail pour faciliter l'accès à la profession en coordonnant mieux l'ensemble de ces dispositifs, afin de réduire les délais de délivrance de ces titres professionnels. Ce travail devrait aboutir bientôt.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable également.

M. Martial Saddier. Nous ne sommes pas en désaccord sur le fond, Madame la ministre. Cela étant, le fait que ces amendements émanent de tous les groupes souligne bien la réalité du problème, et ce projet de loi s'élabore tout de même depuis deux ans. Si c'est l'existence de deux ministères qui pose problème pour la délivrance de ces titres, peut-être faut-il régler le problème en n'en conservant qu'un.

Par ailleurs, compte tenu du poids du ministère de l'intérieur, l'adoption de ces amendements est le meilleur service que l'on puisse vous rendre. Cela obligera l'administration à trouver une solution d'ici à la séance. Peu importe à l'opposition de ne pouvoir revendiquer la paternité de l'idée, la majorité ayant aussi déposé des amendements.

Mme Sereine Mauborgne. À l'heure du tout numérique, nous peinons effectivement à imaginer qu'une solution concrète ne soit pas possible, d'autant que les services du ministère du travail et ceux du ministère de l'intérieur se retrouvent au sein des mêmes bâtiments des mêmes préfectures. Il faut traiter le sujet.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est en cours.

La commission rejette successivement les amendements CD2707 et CD1893.

Puis elle rejette les amendements identiques CD36, CD235, CD562 et CD2310.

Article 40 (articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre I^{er} du livre IV du code de la route, article 529-6 du code de procédure pénale) : *Mise en place de péages à flux libre*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1507 et CD1508 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. À travers ces amendements, j'aborde le sujet épineux et souvent polémique du péage et des mises en concession autoroutières.

Beaucoup de nos concitoyens comprennent que l'État n'a pas forcément les moyens d'entretenir les routes avec l'argent public et que pour construire de nouvelles infrastructures ou pour améliorer significativement celles qui existent, il est nécessaire de mettre en place des péages. Toutefois, ils comprennent moins qu'un droit de péage leur soit réclamé alors même qu'il n'y a ni nouvelle voie de circulation, ni amélioration.

Mon amendement CD1507 propose de conditionner l'instauration d'un péage à la création d'une voie de circulation supplémentaire, le CD1508, à une amélioration substantielle de l'infrastructure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La mise à péage d'une infrastructure existante se justifie d'abord par l'augmentation du niveau de service sur l'ensemble d'un itinéraire emprunté par des usagers de la section concernée. Cela peut être vrai même si certaines des sections concernées possèdent déjà un bon niveau de service, par exemple quand il s'agit de supprimer des carrefours sur une route à deux fois deux voies ou de prolonger une mise à deux fois deux voies. Au niveau de l'infrastructure d'ensemble, le total du produit des péages permet d'opérer une péréquation globale et d'améliorer le niveau de service et de sécurité pour l'ensemble des usagers, comme ce sera le cas avec le projet en cours de la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) dans l'Allier. En outre, la réalisation d'une voie supplémentaire, au-delà du coût qu'elle représente, n'est pas toujours pertinente pour améliorer les conditions de circulation. Votre deuxième amendement est satisfait. Je vous propose de le retirer ainsi que le premier.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Il est techniquement impossible de mettre en pratique partout ce que demandent vos amendements.

M. Martial Saddier. Au-delà du contrat de concession, il y a le contrat d'exploitation entre l'État et les sociétés d'autoroute. Il prévoit les conditions d'évolution du péage, tronçon par tronçon. Il ne faudrait pas que des amendements viennent remettre en cause les clauses très précises qui règlent la mise sous concession ou même la prolongation de concession – Mme la ministre voit de quoi je parle.

M. Guillaume Kasbarian. Ces amendements, monsieur Martial Saddier, visent les nouvelles mises en concession et non pas les contrats existants.

J'entends vos arguments, madame la ministre, madame la rapporteure.

Reste qu'il est difficile de justifier auprès des usagers qu'ils vont avoir à payer par exemple 1 000 euros par an de péage alors qu'il n'y a eu ni voie supplémentaire, ni amélioration significative sur la route qu'ils empruntent chaque jour pour aller travailler.

Je vous propose de retravailler à une reformulation de ces amendements en vue de la séance.

Les amendements CD1507 et CD1508 sont retirés.

La commission examine l'amendement CD3235 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement rétablit la disposition du texte initial supprimée par le Sénat qui impose au Trésor public de faire opposition au transfert du certificat d'immatriculation du véhicule en cas de non-paiement d'une amende forfaitaire majorée prononcée à la suite d'une infraction de fraude au péage.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette disposition est un prérequis important pour favoriser le développement du flux libre. Elle ne crée pas de tort illégitime pour les personnes concernées car le traitement des usagers en situation de fraude

repose sur une procédure transactionnelle équilibrée avec un délai de post-paiement de plusieurs jours après la commission de la fraude. Une indemnité forfaitaire minorée est prévue pour un règlement sous quinze jours suivant l'avis de paiement par le concessionnaire. Le durcissement des mesures concerne surtout ceux qui n'ont pas acquitté leur amende au terme du délai de deux mois de la procédure transactionnelle. L'opposition au transfert du certificat d'immatriculation en cas de vente ne serait effective que si l'usager laisse s'écouler un délai de quatre mois suivant l'envoi du titre de paiement. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD1649 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Cet amendement a pour objet de donner accès aux informations collectées par l'État aux agents des exploitants d'aérodromes assermentés et agréés par le préfet aux seules fins d'identifier les auteurs des contraventions aux règles de stationnement dans l'emprise d'un aérodrome.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai eu l'occasion d'évoquer hier les contraintes liées au système d'immatriculation des véhicules, le SIV, dispositif qui a plus de dix ans. On ne peut pas envisager une multiplication des accès. En outre, ce fichier contient des données personnelles sensibles. Il n'est donc pas souhaitable d'ouvrir son utilisation plus que nécessaire.

Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2307 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Amendement de terminologie : il convient de préciser dans le code de la route que ce n'est pas le « conducteur » qui est responsable pécuniairement du non-paiement d'une amende de péage, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il ne s'agit pas d'une simple question de terminologie, monsieur Jean-Marie Sermier, puisque votre amendement reviendrait à ce que le titulaire de la carte grise assume la responsabilité délictuelle des infractions au péage et au stationnement, en plus de la responsabilité contraventionnelle qu'il assume au titre de l'article L. 121-2 du code de la route. La responsabilité pénale ne peut s'appliquer qu'au conducteur. Une telle disposition serait exposée à un risque de censure du Conseil constitutionnel.

Je vous propose donc de retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Le choix des termes a son importance quand il s'agit d'identifier la personne qui doit payer l'amende. Dans le domaine pénal, c'est le

conducteur qui doit être incriminé et non pas le propriétaire du véhicule. Adopter cet amendement conduirait à flécher toutes les amendes en direction du propriétaire du véhicule, alors que c'est le conducteur qui doit être identifié comme responsable.

M. Jean-Marie Sermier. Je vais le retirer, convaincu par les arguments de Mme la rapporteure.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD2855 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la même logique que l'amendement précédent, cet amendement précise, en cas d'infraction à la réglementation sur l'acquittement des péages, que c'est le titulaire d'un certificat d'immatriculation qui est responsable pénalement. Il contribue à une clarification au sujet du délit d'habitude.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que sur l'amendement précédent pour les mêmes raisons.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement CD2855 est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1707 et CD1708 de M. Robin Reda.

M. Martial Saddier. L'amendement CD1707 est très clair. Il substitue au mot « cinq », le mot « trois ». Quant à l'amendement CD1708, il n'est pas moins clair : il substitue au mot « cinq », le mot « quatre ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le mot « cinq » est important pour l'équilibre de cette disposition : avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD3082 de la rapporteure.

Elle examine l'amendement CD2308 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement est quasiment rédactionnel puisqu'il vise à remplacer le mot « le conducteur » par le mot « usager ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à désigner pour les infractions au péage l'usager de l'autoroute en lieu et place du conducteur, en s'inspirant du premier alinéa de l'article R. 421-9 du code de la route. Or ce n'est pas le premier alinéa de cet article qui traite des situations de refus de paiement, mais son deuxième alinéa qui prévoit, pour sa part, que le régime de sanction est bien applicable au conducteur. La rédaction initialement proposée à l'article 40 est donc bien cohérente avec ce deuxième alinéa relatif à la contravention à laquelle s'expose le contrevenant. Votre amendement introduirait une variation sémantique qui créerait des doutes. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même argument que précédemment : j'espère vous convaincre de la même manière.

L'amendement CD2308 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD3236 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement supprime l'ajout auquel le Sénat a procédé à l'alinéa 13 : il prévoyait qu'en cas de non-paiement d'un péage autoroutier, le versement à l'exploitant de la somme due au titre du péage avant l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé a les mêmes effets que la transaction, qui permet d'éviter le recours au mécanisme contraventionnel.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Enfin, elle examine l'amendement CD3237 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de conséquence du précédent amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 40 modifié.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la présidente, nous souhaiterions que la réunion soit suspendue pour quelques minutes afin que mes collègues et moi-même puissions nous concerter.

Mme la présidente Barbara Pompili. La réunion est suspendue pour quelques minutes.

La réunion, suspendue à zéro heure quarante-cinq, est reprise à zéro heure cinquante.

Article 40 bis (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs*

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD2312 de M. Jean-Marie Sermier.*

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, elle **adopte** ensuite l'amendement CD2365 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.*

*En conséquence, l'article 40 bis est **ainsi rédigé** et les amendements CD507 de M. Guy Bricout, CD1608 de M. Philippe Chalumeau, CD2454 de M. Benoit Simian, CD1580 de M. Jean-Luc Fugit, CD2167 de M. Anthony Cellier et CD695 de Mme Pascale Boyer **tombent**.*

Article 40 ter A (nouveau) (articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier*

La commission est saisie de l'amendement CD1840 de la commission des finances.

M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement CD1831 adopté à l'article 1^{er} A qui traduit la notion d'autoroute à gabarit routier dans le code de la voirie routière.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que cet amendement est en grande partie satisfait, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Article 40 ter B (nouveau) (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Amélioration de la définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier*

La commission examine l'amendement CD1841 de la commission des finances.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Dans le respect du droit européen des concessions, cet amendement renforce la sécurisation juridique pour les opérations connexes de fluidification des accès ou d'intermodalité en ajoutant un critère de desserte des territoires. Concrètement, cela permet de faire payer par la concession un échangeur ou un pôle d'échanges multimodal dans le prolongement des concessions.

Mme Élisabeth Borne, chargée des transports. Cet amendement formalise la jurisprudence du Conseil d'État : avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à cet amendement qui apporte une clarification utile.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 40 bis

La commission est saisie de l'amendement CD2210 de M. Stéphane Demilly.

M. Guy Bricout. La libéralisation des autoroutes a été très mal réalisée. Pour ne pas aggraver la situation, il convient de suivre les recommandations de la Cour des comptes.

Cet amendement vise à pallier l'insuffisante précision des décrets du Gouvernement en demandant une définition plus précise des aménagements autoroutiers supplémentaires qui ouvrent droit à des compensations.

L'amendement CD2710, que je me permets de défendre par avance, vise à éviter une inflation des compensations financières de l'État en faveur des sociétés autoroutières en confiant la réalisation des études économiques à des organisateurs indépendants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement CD2210 a le même objet que celui qui vient d'être proposé par la commission des finances, dont la rédaction est meilleure.

S'agissant de l'amendement CD2710, je peux vous assurer que les services du ministère des transports disposent déjà d'une capacité importante. Les sujets économiques se travaillent en relation étroite avec Bercy. Par ailleurs, la loi du 6 août 2015 a confié à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières une mission de contrôle de l'ensemble du secteur. Elle est pleinement mobilisée sur ces sujets.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous demanderai de bien vouloir retirer ces amendements, monsieur Guy Bricout.

L'amendement CD2210 est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD1510 rectifié de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Le modèle de la concession autoroutière est très rentable, comme l'a souligné en 2014 un rapport de l'Autorité de la concurrence. Le chiffre d'affaires des autoroutes atteint 10 milliards d'euros, le résultat d'exploitation 5,4 milliards et les dividendes s'élèvent à 1,7 milliard. Les sociétés reversent 17 % de leur chiffre d'affaires sous forme de dividendes et leur résultat net est de 28 %, ce qui est assez exceptionnel.

Le problème, c'est que dans le cadre des nouvelles concessions, on continue à verser des subventions d'équilibre avec l'argent public. Notre amendement propose de supprimer les financements publics lors des mises en concession de projets autoroutiers.

J'aurai défendu, madame la présidente, l'amendement CD1511, qui est similaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Quand on attribue une nouvelle concession, c'est à une nouvelle société. Il n'y a donc pas de péréquation possible avec les sociétés concessionnaires existantes. Quand le modèle n'est pas équilibré, il peut arriver qu'il y ait une subvention qui fasse partie du montage global de la concession. Il n'est pas souhaitable de se priver de cette possibilité. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Si l'on supprime toute possibilité de subvention publique pour les nouvelles concessions, il est probable que des sections d'autoroute peu rentables mais pourtant utiles pour l'aménagement du territoire ne seront pas construites car les candidats en seront dissuadés.

M. Martial Saddier. Le principe de la subvention publique est de permettre à des territoires où la fréquentation potentielle est moyenne de se voir doter d'infrastructures. Si vous supprimez la subvention d'équilibre, il n'y aurait plus d'autoroutes en dehors de la périphérie des grandes zones urbaines. Je vous renvoie à la jurisprudence du Conseil d'État, notamment à son arrêt portant sur l'autoroute transchablaisienne.

M. Guillaume Kasbarian. Je vais retravailler ces amendements pour revenir dans l'hémicycle avec une nouvelle version.

L'amendement CD1510 rectifié est retiré.

L'amendement CD2710 de M. Stéphane Demilly a été retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD1513 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Cet amendement prévoit une clause obligeant les sociétés autoroutières à réinvestir 50 % de leur résultat net dans la concession autoroutière de façon que le bénéficiaire qu'elles réalisent puisse être utile aux infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il faut avoir en tête le modèle économique des concessions : les résultats ont vocation à rembourser l'emprunt rendu nécessaire par le fort investissement de départ. Dès lors, un réinvestissement de 50 % du résultat net annuel n'a pas de pertinence économique : il faut que les flux servent à rembourser l'endettement initial. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Guillaume Kasbarian. Je rappellerai simplement les chiffres que j'ai cités tout à l'heure : le résultat net des sociétés autoroutières s'élève à 28 % et 17 % du chiffre d'affaires est versé sous forme de dividendes. J'aurais du mal à pleurer sur la rentabilité des sociétés autoroutières. Cela dit, j'accepte de retirer mon amendement.

L'amendement CD1513 est retiré.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CD1472 de M. Julien Dive.

Elle examine ensuite l'amendement CD1514 de M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Quand nous avons discuté de la cession des parts d'ADP dans le cadre de la loi PACTE, nous avons mis en place un dispositif qui visait à ne pas reproduire les erreurs commises lors de la privatisation des concessions autoroutières, qui ont été largement dénoncées dans l'hémicycle à l'époque. Ce dispositif prévoit notamment des contrats pluriannuels fixant pour cinq ans l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires.

Cet amendement propose de le transposer afin de laisser la possibilité à l'État de revoir, tous les cinq ans, les tarifs des péages. Grâce à cet outil de contrôle, il aura une meilleure prise sur les concessions autoroutières.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement reviendrait à inscrire dans la loi des dispositions relatives au contrat de plan qui sont de niveau réglementaire. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Guillaume Kasbarian. Même si cela relève du domaine réglementaire, c'est ce qui a été fait dans la loi PACTE pour ADP. Rien ne nous empêche d'en faire de même. Je retire cet amendement en vue d'une nouvelle rédaction.

L'amendement CD1514 est retiré.

L'amendement CD1511 de M. Guillaume Kasbarian a été retiré.

La commission examine les amendements CD1515 et CD1516 de M. Guillaume Kasbarian, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

M. Guillaume Kasbarian. Nous proposons d'imposer aux sociétés autoroutières d'installer sur les aires de repos des bornes de recharge pour les véhicules électriques – CD1515 – et des bornes de recharge pour les véhicules utilisant l'hydrogène – CD1516. Compte tenu de la

rentabilité de ces sociétés, il ne leur serait pas très difficile de procéder à de tels aménagements dans le cadre des nouvelles concessions.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage bien sûr votre préoccupation. Ce que vous proposez est toutefois d'ores et déjà pris en compte, notamment grâce à un arrêté du 2 janvier 2019 qui est venu clarifier le déploiement de ces installations d'avitaillement pour des énergies propres afin de les faciliter. Il revoit les droits des sous-concessions et les conditions d'amortissement de ces équipements qui, de fait, sont rentables. Je vous propose de retirer vos amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. La préoccupation tout à fait justifiée exprimée par vos amendements a été satisfaite, en ce qui concerne les futures concessions, par l'adoption de l'amendement de notre collègue M. Jean-Marc Zulesi qui a entièrement re-rédigé l'article 40 *bis*. Quant à appliquer cette nouvelle obligation aux concessions existantes, cela nous ferait de nouveau nous heurter au dispositif contractuel qui oblige l'État à compenser toute nouvelle charge ou contrainte. Avis défavorable

M. Guillaume Kasbarian. Je retire mes amendements.

Les amendements CD1515 et CD1516 sont retirés.

Article 40 *ter* C (nouveau) (article L. 122-12 du code de la voirie routière) :
Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1842 de la commission des finances et CD2311 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Joël Giraud, rapporteur général. L'amendement CD1842 vise à transcrire dans la loi une demande de l'ARAFER mais aussi de la mission d'information sur l'évaluation de la « loi Macron » portant sur l'opportunité de simplifier l'encadrement des marchés de fournitures et services par arrêté interministériel quand il n'y a pas de risques de conflit d'intérêts.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2311 entend revoir l'encadrement des marchés des entreprises concédantes pour leurs fournitures, notamment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements correspondent en effet aux préconisations de la mission d'information commune de l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la loi Macron : avis favorable à l'amendement CD1842, demande de retrait pour l'amendement CD2311.

Mme Zivka Park, rapporteure. Monsieur Jean-Marie Sermier, je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement au profit de celui de M. Joël Giraud dont la rédaction est meilleure.

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens l'amendement CD2311.

La commission adopte l'amendement CD1842.

En conséquence, l'amendement CD2311 tombe.

Article 40 ter D (nouveau) (article L. 122-27 du code de la voirie routière) :
Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées

La commission examine ensuite les amendements identiques CD496 de M. Guy Bricout et CD683 de Mme Pascale Boyer.

M. Guy Bricout. L'amendement CD496 est défendu.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD683 vise à rendre obligatoire, en cas d'avis défavorable de l'ARAFER, la motivation de la délivrance de l'agrément préalable à la conclusion de contrats des concessionnaires d'autoroutes pour la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela correspond à la pratique actuelle, mais il est utile de le préciser dans la loi : avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

La commission adopte ces amendements.

Après l'article 40 bis

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement CD2556 de Mme Sophie Mette.

Article 40 ter (articles L. 5215-20, L. 5215-20-1, L. 5217-2 et L. 5218-2 du code général des collectivités territoriales) : *Réduction des compétences des communautés urbaines et des métropoles en matière de voirie*

La commission est saisie de l'amendement de suppression CD3238 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous vous proposons de supprimer cet article introduit au Sénat qui limite la compétence des communautés urbaines à la voirie d'intérêt communautaire et la compétence des métropoles à la voirie d'intérêt métropolitain.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 40 ter est supprimé.

Chapitre IV Mesures diverses

Article 41 (articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15 à L. 5343-17, L. 5343-18 à L. 5343-20, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 [abrogées] de la section 2, section 2 bis [nouvelle] du chapitre III, section 1 du chapitre IV [abrogée] du titre IV du livre III de la cinquième partie et articles L. 5723-1 et L. 5723-2 du code des transports) : *Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3089, CD3090, CD3087 et CD3088 de la rapporteure.

M. Martial Saddier. Madame la présidente, je comprends que vous souhaitiez tenir un certain rythme. Toutefois, vous allez si vite dans la mise aux voix des amendements que le défilement sur les tablettes ne suit plus. Comme le texte sera examiné en séance publique dans le cadre du temps programmé, il est à prévoir qu'à l'article 40, l'opposition et même la majorité ne disposeront plus de temps de parole. Autrement dit, il n'y aura eu de débat ni en commission, ni dans l'hémicycle sur ces articles.

Il est une heure cinq du matin, nous ne sommes plus à un quart d'heure près. Si vous pouviez, madame la présidente, laisser à nos tablettes le temps de se rafraîchir, cela nous permettrait de voir de quoi il est question.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, quand je parle d'amendements rédactionnels, ce sont vraiment des amendements rédactionnels. Jugez-en.

L'amendement CD3105 de la rapporteure vise à substituer aux mots : « en vigueur à la date de promulgation » les mots : « dans sa rédaction antérieure à la publication ».

Je demande à Mme la ministre l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. La commission en vient à l'amendement rédactionnel CD3106 de la rapporteure qui vise, à la première phrase de l'alinéa 38, après le mot : « code », à insérer les mots : « dans sa rédaction antérieure à la présente loi ».

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, me donnez-vous l'autorisation de reprendre un rythme normal – soit une seconde pour l'adoption d'amendements rédactionnels – afin d'avoir plus de temps pour les amendements qui en valent la peine ? Cela nous permettrait de ne pas finir à cinq heures du matin.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3107 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 41 modifié.

Article 42 (articles L. 1321-2 et L. 3311-2 [nouveau] du code des transports) : *Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3108 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 42 modifié.

Article 43 : *Conditions de la négociation collective au sein de la branche ferroviaire : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission adopte l'article 43 sans modification.

Article 43 bis (nouveau) (article L. 2102-22 du code des transports) : *Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire*

La commission est saisie d'un amendement CD2817 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je m'y étais engagée lors des débats au Sénat, j'ai sollicité les partenaires sociaux de la branche du transport ferroviaire au sujet de la nécessité de compléter la loi pour un nouveau pacte ferroviaire afin de sécuriser le maintien des garanties accordées aux salariés de la SNCF transférés. Cette loi avait déjà prévu de maintenir ces garanties en cas de transferts successifs vers un nouvel opérateur si le salarié reste couvert par les stipulations de la convention collective de la branche ferroviaire.

Cependant, l'attributaire d'un contrat de service public peut décider d'externaliser l'une de ses activités ailleurs que dans le secteur ferroviaire. Dans ce cas, dès lors qu'il s'agit d'une activité économique autonome, les dispositions de droit commun du code du travail trouvent à s'appliquer. Les contrats de travail des salariés concernés sont automatiquement transférés sans que ces derniers conservent leurs garanties si leurs structures d'accueil appliquent une convention collective différente de celle du ferroviaire. S'il s'agit, par exemple, de salariés chargés de la maintenance du matériel roulant transférés une première fois dans le cadre d'un lot « exploitation-maintenance » puis une seconde fois, dans le cadre d'une externalisation d'activités de maintenance, ils doivent alors relever du champ de la branche métallurgie.

Les concertations ont confirmé la nécessité de sécuriser les garanties des salariés dans ce cadre.

Tel est l'objet du présent amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable. Nous ne voulons pas que les salariés transférés perdent leurs garanties d'emploi et leur régime spécial de retraite.

La commission adopte l'amendement.

Article 44 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnance pour moderniser les mesures relatives à la conservation du domaine public ferroviaire*

La commission adopte l'article 44 sans modification.

Article 44 bis : *Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève*

La commission examine les amendements identiques de suppression CD3233 de la rapporteure et CD2363 de M. Jean-Marc Zulesi.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article 44 bis introduit au Sénat allonge de quarante-huit heures à soixante-douze heures le délai de prévenance qui s'impose aux salariés ayant l'intention de faire grève. Cette évolution ne semble pas souhaitable. Tout d'abord, il n'est pas démontré que l'allongement du délai de prévenance est de nature à apporter des

améliorations significatives dans la continuité du service. Ensuite, le principe de continuité du service doit être concilié avec le droit de grève, qui est constitutionnellement garanti. Nous vous proposons donc de supprimer cet article.

M. Jean-Marc Zulesi. L'amendement CD2363 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Compte tenu de la sensibilité sociale de ce sujet, j'ai demandé aux organisations d'employeurs de solliciter les partenaires sociaux sur ce point. Il est apparu que l'augmentation du délai de prévenance à soixante-douze heures n'aurait aucune incidence significative sur les conséquences d'un mouvement de grève. En conséquence, je suis favorable à ces amendements.

La commission adopte ces amendements.

En conséquence, l'article 44 bis est supprimé.

Après l'article 44 bis

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1449 de M. Stéphane Demilly et CD1975 de Mme Valérie Lacroute.

M. Guy Bricout. Une loi de 2007 a instauré un service minimum à la SNCF qui a permis de réelles avancées, s'agissant notamment de l'information des voyageurs en cas de grève. Cependant, il n'existe toujours pas de service minimum réel et, dans certaines gares, aucun train ne passe. L'amendement vise donc à remédier au problème en rendant le service minimum obligatoire.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à concilier le droit de grève – qu'il n'est évidemment pas question de remettre en cause – et le droit de chacun à se déplacer en instaurant un service minimum garanti normal entre sept et neuf heures, et entre dix-sept et dix-neuf heures, pour éviter aux étudiants, notamment, de se trouver dans des situations de stress lorsqu'ils se rendent aux examens. En effet, il s'est déjà produit des cas dramatiques d'étudiants qui n'ont pas pu passer leurs examens pour cause de grève des transports.

D'autre part, en cas de défaut d'exécution du plan de transports adapté, l'autorité organisatrice doit pouvoir imposer au transporteur, lorsqu'il est directement responsable du défaut d'exécution en question, le remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée de l'inexécution. En Île-de-France, cette demande de remboursement intégral émane notamment des usagers.

Enfin, lorsque les usagers n'ont pas pu utiliser le moyen de transport pour lequel ils ont contracté un abonnement, il est proposé que soit prolongée la durée de validité de l'abonnement en question.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il va de soi que la continuité du service public est une préoccupation légitime, mais il faut la concilier avec le respect du droit de grève qui, je le rappelle, est un principe constitutionnel. Les modalités d'exercice du droit de grève dans les transports publics ont été encadrées par les lois

« Bertrand » du 21 août 2007 et « Diard » du 19 mars 2012. Le législateur a été aussi loin que possible en ce sens. Les deux amendements proposés réaffirment des objectifs. S'agissant du premier, je ne vois guère quelles modalités permettront de les rendre opérationnels ; quant au second, il n'aurait pas pour effet d'améliorer la continuité du service public mais simplement de prévoir des sanctions financières à l'égard du transporteur, ce qui ne me semble pas constituer une avancée bénéficiant aux voyageurs. Je propose donc le retrait des amendements ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En complément, la demande qui est faite concernant l'indemnisation des voyageurs est satisfaite par l'article L. 1222-11 du code des transports : « En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers (...), l'autorité organisatrice de transports impose à l'entreprise de transport, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de transports. L'autorité organisatrice de transports détermine par convention avec l'entreprise de transport les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers ». Demande de retrait.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, qui se justifie par le fait que la loi ne permet pas le remboursement des titres de transport par l'entreprise concernée.

M. Guy Bricout. Je maintiens le mien également.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle passe à l'amendement CD537 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Amendement satisfait : demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Article 45 (articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports ; article 4 de la loi n° 2016-128 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils) : *Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer*

La commission est saisie de l'amendement CD2726 de M. Rémi Rebeyrotte.

M. Rémy Rebeyrotte. Cet amendement vise à préserver l'activité de l'aéromodélisme, victime collatérale de la réglementation par ailleurs légitime d'une activité pourtant très différente – les drones. En effet, ces deux pratiques se distinguent nettement tant

du point de vue des modes techniques et d'apprentissage que de celui de l'autonomie des objets volants et de l'encadrement de l'activité.

Cet amendement vise non seulement à maintenir un loisir mais aussi une économie, une pratique touristique et la formation aux conditions des techniques de vol – l'aéromodélisme étant, pour de nombreux jeunes, le premier contact avec la pratique de l'aéronautique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne doute pas de l'intérêt que présente l'aéromodélisme mais l'aéromodèle, comme les autres drones, peut être utilisé pour commettre des actes malveillants susceptibles de porter atteinte à la sûreté de l'État et de nos concitoyens. Il est donc impossible de retenir votre amendement dont je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. En effet, la mesure actuellement prévue est importante en matière de sécurité ; demande de retrait.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 45 sans modification.

Article 46 (article L. 2122-2 du code des transports) : *Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service*

La commission adopte l'amendement de coordination CD3112 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 46 modifié.

Article 46 bis (articles L. 2111-1, L. 2111-1-1 [nouveau], L. 2111-9, L. 2111-9-1 [nouveau], L. 2111-11 et L. 2111-20 du code des transports) : *Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3110 et CD3109 de la rapporteure.

Elle passe ensuite à l'amendement CD2668 de M. Bruno Duvergé.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à préciser qu'en cas de transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic, les conditions d'utilisation de ces infrastructures par les entreprises ferroviaires de transport de fret sont préservées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à imposer le maintien, pour les entreprises ferroviaires, des conditions techniques et financières d'accès aux lignes transférées à des régions. Les lignes concernées resteront bien soumises à la réglementation applicable en termes de tarification et d'accès à l'infrastructure par les entreprises ferroviaires. Toutefois, la région ou le gestionnaire d'infrastructures qu'elle désignera pourra choisir, si elle le souhaite et dans le respect de cette réglementation, de faire évoluer les règles d'accès au réseau – comme les critères de priorité ou les modalités de formulation des demandes de capacité ou de tarification, en modifiant par exemple la structure de péage par rapport au document de SNCF Réseau. Il est important que ces évolutions soient possibles ; demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD3111 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 46 bis modifié.

Après l'article 46 bis

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD330 et CD322 de M. Vincent Descoeur.

M. Martial Saddier. Pour vous être agréable, madame la présidente – comme je le suis toujours avec vous et vous avec moi –, je précise que la remarque que j'ai faite tout à l'heure a certes fait suite à l'examen d'amendements rédactionnels mais visait naturellement la série d'amendements relatifs aux autoroutes. Vous relirez le compte rendu de la séance à tête reposée : nous étions plusieurs à constater que les tablettes ne suivaient plus le rythme d'examen des amendements – encore une fois, je parle des amendements autoroutiers.

Mme la présidente Barbara Pompili. Qui ont été défendus, me semble-t-il !

M. Martial Saddier. Je ne vous reproche rien et je suis certain que cela ne vous empêchera pas de dormir – ni moi non plus d'ailleurs.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sans aucun doute, surtout après toutes ces nuits passées avec vous ! Venons-en au fond de l'amendement.

M. Martial Saddier. L'amendement CD330 déposé par M. Vincent Descoeur vise à associer davantage les régions à la fermeture éventuelle et au déclassement de certaines lignes. Compte tenu de leur contribution financière au fonctionnement des trains, elles doivent pouvoir, au moins pendant un certain temps, s'opposer à une fermeture unilatérale par SNCF Réseau d'une ligne.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD322, complémentaire du précédent, vise à préciser qu'en cas d'arrêt du trafic ferroviaire par choix ou par contrainte, SNCF Réseau doit diffuser l'ensemble des informations nécessaires, concernant notamment le calendrier d'arrêt, afin que les régions et les usagers puissent anticiper au mieux le trafic et s'organiser en conséquence. De nombreux arrêts sont en effet décidés en dernière minute et ni les élus, ni les usagers n'en sont informés par SNCF Réseau.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La question de la fermeture et du déclassement des lignes est sensible : ces décisions doivent faire l'objet d'une large concertation – mais c'est déjà le cas, puisqu'il est prévu un avis de la région en tant qu'autorité organisatrice et, plus globalement, des collectivités territoriales s'il est envisagé de céder l'emprise concernée, de l'ARAFER, du ministère des armées et des acteurs du secteur potentiellement affectés. Elles donnent ensuite lieu à une décision du conseil d'administration de SNCF Réseau, sous réserve de l'avis favorable du ministère des transports, qui est publiée au recueil des actes administratifs du département concerné. En clair, la procédure prévue en cas de fermeture ou de déclassement est déjà conséquente. Au fond, les amendements concernent davantage les mauvaises surprises qui ont pu survenir suite à une évaluation inadéquate de l'état des lignes concernées, et à leur prise en compte insuffisante dans les contrats de plan, d'où des ralentissements puis, le cas échéant, des fermetures de lignes. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu un rapport sur l'état de ces lignes ; il sera remis avant la fin juin. Il est très important que nous disposions en amont de ces diagnostics pour pouvoir réfléchir à des modalités de gestion adaptées. Ces différents éléments devraient répondre aux préoccupations soulevées dans vos amendements, dont je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Comme nous l'avons déjà évoqué au titre I^{er} la semaine dernière, je précise qu'une procédure de consultation préalable existe déjà et qu'elle assure l'information d'un grand nombre d'acteurs concernés. Prenons garde à ne pas confondre deux situations distinctes. L'arrêt de l'exploitation d'une ligne – lorsque l'autorité organisatrice, une région par exemple, décide d'arrêter d'y faire circuler des trains, n'est pas une procédure administrative mais une décision propre de l'autorité en question. La fermeture définitive d'une ligne sur laquelle les trains ne circulent plus depuis longtemps est quant à elle une décision prise sous le contrôle de l'État selon une procédure de consultation préalable qui existe déjà.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle passe à l'amendement CD682 de M. Gérard Manuel.

M. Gérard Manuel. Cet amendement co-signé par MM. Jean-Marie Sermier, Martial Saddier et Vincent Descoeur pourrait être considéré comme un amendement de repli. Il vise à ajouter les mots « et en fonction de l'évolution prévisible des flux en matière des mobilités des personnes ». En effet, la SNCF a engagé une politique de fermeture de certaines gares et de lignes capillaires. L'amendement vise à permettre aux régions de développer

l'utilisation des TER pour favoriser les déplacements des usagers les plus excentrés en proposant une offre de transport par ce type de trains, en particulier en mode non carboné et pour desservir les zones rurales les plus reculées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. C'est aux régions qu'il appartient de définir l'offre de service des TER. Je ne doute pas qu'elles le font en tenant compte de l'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes. L'amendement étant satisfait, j'en propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

M. Gérard Manuel. Je maintiens l'amendement que notre commission, je l'espère, accueillera par un avis favorable pour faire un geste en faveur de la desserte ferroviaire des zones les plus reculées.

La commission rejette l'amendement.

Article 47 (article L. 2122-4 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de séparation comptable pour les entreprises ferroviaires n'exploitant que des services urbains, suburbains ou régionaux sur certains réseaux*

La commission adopte l'article 47 sans modification.

Article 48 (article L. 2122-10 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises*

La commission adopte l'article 48 sans modification.

Article 49 (article L. 2123-3-6 du code des transports) : *Procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service pendant au moins deux ans*

La commission adopte l'article 49 sans modification.

Article 49 bis (article L. 2111-25 du code des transports) : *Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés*

La commission examine l'amendement de suppression CD3234 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à supprimer l'article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, cet article est redondant avec une disposition introduite dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La commission adopte l'amendement.

*En conséquence, l'article 49 bis est **supprimé** et les amendements identiques CD845 de M. Martial Saddier, CD924 de M. Bertrand Pancher, CD932 de M. Patrick Vignal, CD1677 de M. Pierre Morel-À-L'Huissier, CD2272 de Mme Valérie Rabault et CD2457 de M. Benoît Simian **tombent**.*

Article 50 (article L. 2221-8 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de détenir une licence pour certains conducteurs de trains*

La commission adopte l'article 50 sans modification.

Après l'article 50

La commission examine l'amendement CD3264 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à rationaliser les voies de recours concernant certains grands projets d'infrastructures, pour lesquels il est nécessaire de créer les conditions du débat public et qui doivent faire l'objet d'une bonne acceptabilité, d'où les longs délais d'instruction. Il faut cependant éviter de prolonger indéfiniment la concertation. Plusieurs dossiers emblématiques se sont ainsi enlisés. L'amendement vise donc à adapter et à aménager à divers degrés les procédures encadrant les projets d'infrastructures en réduisant à dix mois au maximum les délais d'instruction.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à créer un régime d'exception pour certains grands projets d'infrastructures – le canal Seine-Nord-Europe, l'Anneau des sciences à Lyon ou encore les lignes ferroviaires Lyon-Turin et Bordeaux-Toulouse. Le pilotage d'une grande infrastructure est un exercice complexe et soumis à de nombreuses règles, qui permettent aussi de répondre aux exigences et aux attentes des populations et des usagers, ainsi que de respecter les engagements pris en faveur de l'environnement et de la biodiversité. Plus que tout autre, les grands projets évoqués sont soumis à l'ardente nécessité d'être exemplaires en matière de concertation, d'accompagnement et de respect des territoires et de la biodiversité. Je propose donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD1658 de M. Emmanuel Maquet.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de M. Emmanuel Maquet vise à exonérer de taxes les chemins de fer touristiques, qui utilisent environ mille tonnes de charbon par an. Ce sont souvent de petites lignes peu rentables dont le fonctionnement est assuré par de nombreux bénévoles. L'amendement s'inspire de la situation qui prévaut dans la Confédération helvétique, où les trains touristiques sont exonérés des différentes taxes applicables.

Mme la présidente Barbara Pompili. M. Emmanuel Maquet visait sans doute les petits trains de la baie de Somme et de la Haute Somme, qu'il connaît très bien.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je me demande si l'heure est propice pour encourager la consommation de charbon. En tout état de cause, les mesures de ce type doivent être examinées dans le cadre des travaux préparatoires du projet de loi de finances. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. La commission du développement durable peut difficilement accepter une disposition encourageant la poursuite d'une activité consommatrice de charbon.

M. Jean-Marie Sermier. Vous oubliez, madame la rapporteure, que la commission du développement durable est aussi celle de l'aménagement du territoire, dans lequel s'inscrit cette mesure. Quant aux mille tonnes de charbon consommées par ces trains, elles sont sans commune mesure avec ce qu'utilisent les centrales à charbon, qui ne sont toujours pas arrêtées.

La commission rejette l'amendement.

Article 51 (nouveau) : Stratégie pour le développement du fret ferroviaire

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2690 et CD2691 de M. Thomas Rudigoz.

M. Hubert Julien-Laferrière. L'amendement CD2690 vise à faciliter la construction d'infrastructures de transport d'utilité publique – et uniquement d'utilité publique – dans les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) en simplifiant les procédures d'exemption des règles applicables. L'amendement CD2691 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le régime de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains présente un intérêt indiscutable. Néanmoins, la multiplicité des contraintes environnementales, agricoles et humaines à prendre en compte dans la conception d'une infrastructure linéaire peut conduire à affecter ces zones. Contrairement aux documents d'urbanisme qui peuvent être modifiés par une déclaration d'utilité publique, dans le droit actuel, une seule collectivité peut, en

s'opposant à la modification d'un PAEN, bloquer la réalisation d'une infrastructure faisant par ailleurs consensus. La solution proposée pour les seuls projets d'infrastructures faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique est équilibrée : la procédure de modification de ces périmètres donne lieu à une enquête publique et à la consultation des collectivités concernées, et est soumise à l'accord des ministres chargés de l'urbanisme et de l'agriculture. Avis favorable à l'amendement CD2690 ; demande de retrait de l'amendement CD2691.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement CD2691 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD2690.

Après l'article 50

La commission examine l'amendement CD1987 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement important – le dernier que je présente – concerne une fois de plus l'Île-de-France. Les usagers des transports en commun de cette région se trouvent parfois confrontés à la panne d'un train de marchandises aux heures de pointe, qui met en rideau l'ensemble du réseau ferroviaire – notamment les lignes B et D du RER et la ligne R du Transilien. Je l'ai vécu à plusieurs reprises : lorsqu'un train de fret entre dans le réseau francilien, il a priorité sur les trains de voyageurs. En cas de panne, il empêche les trains de voyageurs de circuler – au point, comme cela s'est produit récemment dans le sud de la région, que plus aucun train ne circule entre sept heures trente et neuf heures, en attendant le dépannage du train de fret.

Dans ces conditions, l'amendement vise à interdire aux trains de marchandises d'entrer dans la région Île-de-France aux périodes d'heures de pointe, pendant lesquelles les trains de voyageurs auront la priorité, afin que les usagers puissent se rendre à leur travail. Le 13 février, Île-de-France Mobilités a d'ailleurs émis un vœu – puisque la mesure est d'ordre législatif – consistant à ce que les trains de fret ne puissent plus circuler en Île-de-France aux heures de pointe.

Je sais que vous n'accepterez pas cet amendement, madame la ministre, mais je vous invite à vous pencher sur cette question avec attention, parce que de nombreux voyageurs franciliens sont mis en difficulté aux heures de pointe.

Mme la présidente Barbara Pompili. Le problème ne concerne pas que les Franciliens : les usagers de la ligne Paris-Amiens en savent quelque chose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement présente un problème de compatibilité avec les exigences du droit européen, qui confie au gestionnaire d'infrastructures, en l'occurrence SNCF Réseau, la responsabilité d'allouer les sillons demandés par les différents utilisateurs du réseau et de gérer les circulations.

Plus fondamentalement, la demande que vous formulez au sujet de l'Île-de-France concerne en fait l'ensemble des territoires. Il arrive par exemple que les trains de

marchandises empruntant l'autoroute ferroviaire au départ de Bettembourg, au Luxembourg, tombent en panne sur la ligne reliant Thionville à Luxembourg. De proche en proche, la mesure que vous proposez aurait finalement pour effet d'interdire la circulation des trains de fret aux heures de pointe aux abords de toutes les métropoles. Autant dire qu'il n'y aurait plus de fret ferroviaire en France.

Il faut à mon sens aborder le problème autrement en évitant que les trains tombent en panne et en s'assurant que le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires qui veulent utiliser le réseau ferré national puissent assurer un dépannage plus efficace des trains de marchandises. En tout état de cause, j'appelle votre attention sur le fait que cet amendement ne se limite aucunement à la seule région Île-de-France et qu'il reviendrait à condamner le fret ferroviaire, ce qui n'est évidemment pas le projet du Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Article 52 (nouveau) (articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme) :
Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport

La commission examine l'amendement CD2364 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement essentiel est issu de travaux de fond conduits pendant un an et demi sur la stratégie de fret ferroviaire. Il vise à demander à l'État la mise en place d'une telle stratégie en phase avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone, afin de préciser notamment les moyens mis en œuvre pour encourager le report modal du fret vers le transport ferroviaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même s'il ne fait pas l'objet d'un document stratégique formalisé, le développement du fret ferroviaire – qui n'est donc pas compatible avec l'interdiction de circulation aux heures de pointe – est une priorité du Gouvernement. Je suis en effet convaincue des atouts de ce mode de transport, notamment en matière environnementale, et de sa capacité de massification des flux sur les moyennes et longues distances. J'agis en ce sens : de nombreuses mesures visant à rendre le fret ferroviaire plus compétitif et performant ont déjà été décidées et mises en œuvre, mais sans doute faut-il leur donner davantage de visibilité. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à ce bel amendement.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 50

La commission est saisie de l'amendement CD2667 de M. Bruno Duvergé.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement vise à prévoir la tenue de rencontres régulières entre les opérateurs de transports combinés et terrestres afin d'assurer le suivi du report modal dans le secteur du transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est pas nécessaire de passer par la loi pour organiser des rencontres régulières avec les acteurs du transport combiné, qui ont déjà lieu. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD1767 de M. Francis Vercamer.

M. Guy Bricout. Cet amendement de M. Francis Vercamer vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les mesures envisagées pour développer le ferroutage en France.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous propose de considérer que ce sera fait dans le rapport dont vous venez d'adopter la remise. Demande de retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD2704 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Marie Sermier. Il existe pour encourager la mobilité une prime de déménagement de 1 000 euros, que les entreprises versent sans qu'il soit souvent établi de facture par les entreprises de déménagement. Non seulement cela favorise le travail clandestin, mais surtout, les personnes recourant à ces – fausses – entreprises sont parfois victimes d'abus de confiance, le travail demandé n'étant pas toujours bien réalisé. Nous proposons que ces primes ne soient octroyées qu'en contrepartie de la délivrance de factures établies par des entreprises connues et installées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement vise à conditionner l'octroi d'aides à la mobilité au recours à des entreprises de déménagement implantées en France et inscrites au registre des transporteurs. Je comprends votre préoccupation : il existe déjà plusieurs dispositions en ce sens qui réglementent les plateformes qui offrent des services de cette nature, pour veiller à ce qu'elles fassent appel à des professionnels. La mesure que vous proposez, en revanche, ne saurait être adoptée en

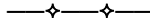
raison du principe de libre circulation des services au sein de l'Union européenne. Je propose le retrait de l'amendement pour, éventuellement, en revoir la rédaction d'ici à la séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je saisis l'occasion de ce dernier amendement, puisque nous venons de passer dix jours ensemble, pour adresser mes sincères remerciements à tous les collègues qui ont participé à nos débats, à la présidente de la commission et à la ministre.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous m'avez coupé l'herbe sous le pied, madame la rapporteure, mais je préfère quant à moi attendre le vote du projet de loi...

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'ensemble du projet de loi modifié.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 22 mai 2019 à 21 h 30

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Stéphane Buchou, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, Mme Sandrine Le Feur, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, Mme Mathilde Panot, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Mounir Belhamiti, Mme Anne-Laure Cattelot, Mme Mireille Clapot, M. Pierre Cordier, M. Michel Delpon, M. Joël Giraud, M. Hubert Julien-Laferrière, M. Guillaume Kasbarian, Mme Sereine Mauborgne, Mme Graziella Melchior, M. Rémy Rebeyrotte, M. Aurélien Taché, Mme Liliana Tanguy, Mme Laurence Vichnievsky