

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
des affaires économiques, de
l'environnement et du territoire**

Mardi

23 juin 2009

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 67

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

- Examen du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n° 1507) (M. Yanick Paternotte, rapporteur)..... 2
- Amendements examinés par la commission..... 33

**Présidence
de M. Patrick Ollier**
Président



La Commission a examiné, sur le rapport de M. Yanick Paternotte, le projet de loi, adopté par le Sénat, **relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n° 1507)**.

M. le président Patrick Ollier. Je salue la présence de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je suis d'autant plus heureux que nous examinons ce texte aujourd'hui que nous avons déjà évoqué avec son rapporteur, M. Yanick Paternotte, dans le cadre du comité de suivi sur les questions ferroviaires, les problèmes liés au fret ferroviaire et à l'amélioration de l'efficacité de nos transports. J'ajoute que ce projet ne figure pas à l'ordre du jour de la session extraordinaire de juillet, et qu'il devrait donc être inscrit à la rentrée.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Je remercie le président Ollier de m'avoir fait la confiance de me charger à la fois du rapport du comité de suivi et de celui du texte dont nous discutons aujourd'hui, dit « ARAF », du nom de l'autorité de régulation des activités ferroviaires.

Ce projet ayant été adopté en première lecture au Sénat le 9 mars, nous avons eu le temps de mener depuis lors de nombreuses auditions. Je regrette toutefois que la date de son inscription à l'ordre du jour n'ait pas encore été arrêtée alors qu'il y a urgence à l'examiner.

Comprenant 35 articles, dont 11 ajoutés par le Sénat, il était initialement surtout destiné à mettre notre pays en conformité avec les directives européennes exigeant que l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire et du transport international de voyageurs aille de pair avec l'institution d'une autorité de régulation dotée de prérogatives étendues. Après son enrichissement, il traite désormais la quasi-totalité des modes de transport.

Faisant l'objet de 25 articles, le volet ferroviaire en constitue le cœur. Au lendemain de l'adoption massive par notre Assemblée, en deuxième lecture, du projet de loi « Grenelle 1 », nous sommes tous conscients de la nécessité de réengager le cercle vertueux du développement ferroviaire et du report modal vers ce mode de transport. Nous devons également œuvrer à une meilleure exploitation du réseau afin de lui permettre d'accueillir plus de circulation : plus de trains qui roulent, ce sont plus de redevances versées par les transporteurs aux gestionnaires du réseau pour mieux l'exploiter ensuite.

Le rapport du sénateur Hubert Haenel – que votre Rapporteur a bien entendu auditionné – identifie les deux principaux goulets d'étranglement : la programmation et le financement pluriannuel des travaux ainsi que la gestion des circulations.

Au cours de notre mission à Berlin dans le cadre de la préparation du rapport sur le devenir du fret, nous avons été frappés par trois points : d'abord, nos interlocuteurs du Bundestag se sont accordés sur le fait que l'ouverture à la concurrence avait permis de massifier les volumes – pour les voyageurs comme pour le fret ; ensuite, les affrontements idéologiques sur les bienfaits de la concurrence

sont dépassés en Allemagne – hors peut-être le représentant de *Die Linke*, tous les députés considèrent que la fin du monopole a permis de revitaliser l'activité ; enfin, la nécessité de se doter d'une autorité de régulation aussi forte que possible est unanimement soulignée.

En passant d'une autorité administrative indépendante à une autorité publique indépendante, le Sénat a renforcé notre modèle national. La composition de son collège, le champ de ses prérogatives et ses modalités de fonctionnement – complétées au Sénat par la création d'un droit sur les entreprises ferroviaires – en font une instance susceptible d'affirmer rapidement son autorité, plus proche en cela de l'efficace modèle britannique que du régulateur allemand. Toutefois, je regrette que l'on ne se soit pas inspiré de la composition du comité de régulation de l'énergie (CRE) en faisant passer le collège de sept à neuf membres – sans doute un peu plus d'ambition aurait-elle été nécessaire afin d'affirmer un peu plus d'autorité !

A la différence d'autres secteurs, le transport ferroviaire présente toutes les composantes d'une industrie lourde, ce qui rend l'ouverture à la concurrence particulièrement délicate : outre qu'il n'est en effet pas facile de s'engager – le « ticket d'entrée » est très important –, les matériels sont difficiles à acquérir et l'exigence de sécurité omniprésente.

A ce propos, si nous devons être vigilants quant aux alinéas 1 et 2 de l'article 9 relatifs aux relations entre l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et l'ARAF, c'est non seulement pour prévenir les risques de conflit mais aussi pour que l'EPSF n'argue pas de la sécurité pour entraver l'accès d'un nouvel entrant.

La nouvelle autorité exercera son contrôle sur le respect de l'accès au réseau, ainsi que sur l'ensemble des infrastructures de services – alimentation électrique, panneaux d'informations, gares...

Je souhaite, de plus, qu'elle puisse se prononcer *a priori* et non *a posteriori* sur le document de référence du réseau (DRR). Enfin, j'attire votre attention sur le dispositif visant à affecter le montant des sanctions financières qu'elle pourrait prononcer à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

L'ARAF est donc à la fois un gendarme ferroviaire, une autorité dotée d'un pouvoir de sanction, une structure qui pourra être consultée sur les taxes ferroviaires – y compris les péages –, enfin, une force de proposition.

S'agissant des transports routier, aérien et maritime, je rappelle que l'article 23 vise à prolonger la durée des concessions du tunnel du Mont-Blanc afin de permettre un amortissement des travaux intervenus à la suite du dramatique accident de 1999. L'article 23 bis tend à mieux encadrer les possibilités de cabotage routier – à cette fin, il transpose des dispositions de l'accord politique du Conseil européen du 13 juin 2008 fixant les possibilités de cabotage dans l'Union européenne. L'article 23 ter transpose en droit pénal français le règlement CE du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation

sociale dans le domaine des transports par route, qui est entré en vigueur le 11 avril 2007.

Le titre V regroupe l'ensemble des dispositions relatives à l'aviation civile. Il comportait à l'origine deux articles : l'article 24, relatif à la durée du travail et au régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile, a été enrichi au Sénat d'une définition de la notion de « mission pour un équipage » ; l'article 25, par coordination avec le précédent, supprime des dispositions du droit en vigueur rendues redondantes, en particulier dans le code de l'aviation civile. Je propose à la commission d'adopter deux amendements : l'un substituant à la notion de « mission » un dispositif réduisant la période durant laquelle le personnel navigant est tenu d'effectuer son service programmé et bornant cette période à deux passages à la base d'affectation ; l'autre visant à maintenir une représentativité syndicale propre aux pilotes qui, sans relever de la catégorie des cadres, répondent à la définition qui est donnée de cette catégorie par le Bureau international du travail (BIT). Cet amendement reprend ainsi au profit des pilotes les dispositions de la loi d'août 2008 sur la démocratie sociale applicables aux cadres tout en prenant également en compte la question de la représentativité des hôtesses et des stewards.

Par ailleurs, le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement portant articles additionnels : l'article 26 réforme le dispositif de sanction aux infractions environnementales prononcées par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) ; l'article 27 adapte des dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement CE du 27 octobre 2004 ayant trait à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ; l'article 28 permet la saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'État indûment perçues par des transporteurs aériens. Je propose à la commission d'adopter trois amendements en la matière : le premier vise à élever du plan réglementaire au plan législatif la définition des volumes de protections environnementales (VPE) ; le deuxième permet aux riverains du Bourget de bénéficier des mêmes aides aux travaux d'insonorisation que ceux de Roissy – couvrant désormais 95 % des frais occasionnés pour les particuliers, pourquoi ne pas porter ce taux à 100 % dès lors que la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) le permet ? Le troisième, enfin, permet à l'ACNUSA de requérir auprès du juge la saisie d'un aéronef lorsqu'une compagnie n'a pas payé une amende prononcée par cette autorité.

J'ajoute que l'article 29 crée l'école nationale supérieure maritime, qui regroupera plusieurs établissements.

Compte tenu de ces différentes remarques et suggestions, je vous propose d'adopter ce projet de loi.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je tiens à souligner combien le travail de votre rapporteur a été remarquable. L'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire international devant être effective peu avant le 1^{er} janvier prochain, je souhaite comme lui que ce texte soit examiné au plus vite par votre Assemblée, mais cela relève bien entendu des prérogatives de M. le Premier ministre.

L'ARAF sera donc composée de sept membres – avec un président permanent – mais il sera toujours possible d'aller au-delà en fonction de sa montée en puissance. Je rappelle en outre qu'elle disposera d'une cinquantaine de collaborateurs. S'agissant de ses relations avec l'EPSF, le Sénat est parvenu à un point d'équilibre dont nous pourrions de toute façon rediscuter s'il y a lieu.

Le cabotage routier de marchandises est certes autorisé depuis un accord conclu au conseil des ministres des transports européens mais la crise touchant durement nos transporteurs, nous souhaitons l'encadrer en transposant les mesures retenues au niveau européen.

S'agissant des aides aux travaux d'insonorisation, nous sommes ouverts à toute évolution du seuil dès lors que le dispositif aura été stabilisé.

Enfin, outre le secteur ferroviaire, ce texte est particulièrement bienvenu dans le domaine des transports aérien et maritime avec la création d'une grande école d'officiers. Nous nous sommes longuement entretenus à ce sujet avec les présidents des régions dans lesquelles existent déjà certains sites d'enseignement.

Je suis bien entendu disponible pour répondre à toutes vos questions.

M. Maxime Bono. Ce texte comprend quatre séries de dispositions : ouverture à la concurrence des services internationaux de voyageurs, création des conditions de développement des opérateurs ferroviaires de proximité, création de l'ARAF, divers dispositifs, enfin, relatifs aux autres modes de transport. Il comporte un aspect technique que le Sénat a contribué à enrichir mais également un versant plus politique – que nous ne saurions partager – selon lequel seule l'ouverture à la concurrence serait susceptible de développer le transport ferroviaire, qu'il s'agisse du fret ou du voyageur. Je rappelle en effet que la coopération entre de grands opérateurs historiques a d'ores et déjà permis de régler certains problèmes liés aux liaisons internationales ; le succès du Thalys ou de l'Eurostar témoignent que la concurrence n'est en rien la panacée.

Le texte prévoit par ailleurs un encadrement important du risque de cabotage intérieur, mais nous ne manquerons pas de faire des propositions en la matière tant cette notion nous semble rester floue : en effet, à partir de quel moment cette activité est-elle secondaire au regard de l'activité principale internationale ?

En outre, sur 4 000 kilomètres de voie sans trafic de passagers, à peu près 10 % sont inutilisés, ce qui impliquera de lourds travaux et 100 millions de frais de gestion pour des recettes qui n'excéderont pas un million. Dans ces conditions, les opérateurs ferroviaires de proximité ne pourront parvenir à un équilibre économique, les collectivités territoriales étant une fois de plus mises à contribution pour agir à la place de l'État. L'endettement de RFF à hauteur de 28 milliards est à cet égard problématique, de même que la complexité des relations entre RFF et la SNCF dont ce texte, qui manque d'ambition, ne parvient pas à démêler l'écheveau.

Vous serait-il possible d'établir un échéancier crédible de la reprise progressive de la dette de RFF ?

Je m'en tiens là à ce stade car les amendements que nous avons déposés nous permettront de participer à l'amélioration technique du texte et d'affirmer nos convictions.

M. Martial Saddier. Le groupe UMP soutient ce projet, qui concerne un secteur particulièrement touché par la crise. A mon tour, je demande qu'il soit inscrit le plus rapidement possible à l'ordre du jour du Parlement, ce que les acteurs du transport interpréteraient comme un signal positif. Notre groupe tient à saluer l'initiative prise par le président Ollier de créer un comité de suivi sur l'avenir des transports ainsi que le travail de grande qualité du rapporteur.

Ce texte, qui traite aussi du transport maritime, de l'aérien et du routier, permet de mettre notre législation en conformité avec le droit communautaire. Les diverses commissions, rapports et débats ont souligné l'absolue nécessité d'une nouvelle organisation du fret, alors que notre pays s'est lancé dans des investissements d'une ampleur inédite et que le Grenelle de l'environnement impose un cadre totalement renouvelé.

Député de Haute-Savoie, je considère que l'accident mortel du Mont-Blanc, qui a fait 39 victimes, a contribué à faire de la France un pays précurseur en matière de législation sur la sécurité des tunnels. Les prolongations de concessions que prévoit ce texte permettront d'amortir les investissements importants validés par l'État et l'ensemble des associations de victimes. J'appelle néanmoins l'attention du ministre sur l'assiette qui devra supporter ces investissements sur le linéaire de l'autoroute du Mont-Blanc.

S'agissant du transport aérien, le groupe UMP soutient le volet social ainsi que les dispositions qui visent à mieux protéger les consommateurs et à contrôler l'utilisation de l'argent public.

M. Daniel Paul. Le groupe GDR est opposé à cette nouvelle étape de la libéralisation du secteur ferroviaire. En apparence technique, ce projet ne manquera pas d'entraîner de lourdes conséquences sociales. Comme cela a été rappelé dans le cadre du comité de suivi, le fret ferroviaire a subi des réformes successives qui, censées le sortir du marasme, n'ont fait qu'aggraver la crise.

Ni l'apparition d'opérateurs ferroviaires de proximité ni la probable filialisation du fret n'amélioreront pas la situation, alors qu'elles casseront le statut des cheminots et modifieront les normes de sécurité. A cet égard, l'accident récent entre un train de marchandises et un train de voyageurs devrait être considéré, n'en déplaise au ministre, comme un avertissement.

Comme toutes les agences créées dans les secteurs où existaient des opérateurs publics, l'ARAF n'a pour autre objectif que de donner des gages quant à la concurrence et de faire de la place au privé.

Je déplore que notre amendement relatif à la dette du ferroviaire ait été déclaré irrecevable en application de l'article 40 : cette dette, qui plombe les comptes de RFF et de la SNCF, faussera la concurrence d'entrée de jeu.

Nous défendrons des amendements de suppression et de correction. Nous ne pourrons voter ce texte en l'état.

M. le ministre. Je remercie M. Saddier de son soutien et j'assure M. Bono de ma volonté de démontrer la rentabilité des opérateurs de proximité au travers de notre opération sur le port de La Rochelle, auquel nous sommes tous deux attachés. Quant à la dette de RFF, l'article 3 A introduit au Sénat prévoit que le Gouvernement déposera au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible son remboursement.

Le président Patrick Ollier donne lecture de la liste des amendements irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission passe ensuite à l'examen des articles.

Avant le titre I^{er}

La Commission examine l'amendement CE 31 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement, de même que, sur l'avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 32 du même auteur.

TITRE I^{ER}

DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDES

Avant l'article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CE 55 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Après l'avoir demandé en vain dans le cadre du Grenelle de l'environnement et lors de la discussion des lois de finances, nous voudrions qu'un rapport soit remis au Parlement sur l'évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire.

M. le rapporteur. En comité de suivi sur les questions ferroviaires, le président Ollier s'est déclaré favorable à la production d'un rapport sur les effets de l'ouverture du fret à la concurrence, que nous souhaitons tous. En conséquence, j'émetts un avis défavorable à votre amendement.

M. le président Patrick Ollier. J'imagine que la future commission sur le développement durable devrait vous donner gain de cause.

M. Maxime Bono. J'en accepte l'augure.

La Commission rejette cet amendement, de même que, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 56 du même auteur.

Article 1^{er} (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) :
Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire

*La Commission **rejette successivement**, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 33 de M. Daniel Paul et l'amendement CE 63 de M. Michel Vauzelle.*

Elle examine ensuite un amendement CE 60 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement tend à introduire une condition de réciprocité pour les accords concernant le marché ferroviaire. Je suis en effet surpris que le texte ne prévoit rien de tel.

M. le rapporteur. Vous semblez confondre les accords de reconnaissance des règles techniques avec les accords commerciaux, pour lesquels il existe déjà une réciprocité. Votre amendement étant satisfait, j'émet un avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

La Commission est ensuite saisie de trois amendements, en discussion commune : CE 34 de M. Daniel Paul, CE 124 du rapporteur et CE 59 de M. Maxime Bono.

M. Daniel Paul. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. L'amendement CE 124 est défendu. Avis défavorable aux amendements CE 34 et CE 59.

M. Maxime Bono. Notre amendement vise à supprimer l'activité de courtage des sillons, qui complique encore davantage le dispositif et n'est pas sans risque.

*La Commission **rejette** l'amendement CE 34, **adopte** l'amendement CE 124 et **rejette** l'amendement CE 59.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 61 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Cet amendement alourdit le texte d'une précision inutile. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE 148 et CE 125 du rapporteur.*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CE 35 de M. Daniel Paul.*

La Commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CE 16 du rapporteur.

Puis elle est saisie de l'amendement CE 57 de M. Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement vise à encadrer davantage le cabotage en prévoyant un maximum de deux arrêts dans les États membres traversés.

M. le rapporteur. Ce n'est conforme ni à l'esprit ni à la lettre de la directive européenne. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 3 de M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Il s'agit d'autoriser les régions qui le souhaitent à mettre en concurrence différents opérateurs, afin de permettre un développement plus rapide de l'offre en direction des voyageurs.

M. le rapporteur. J'adhère à cette proposition, mais je crois savoir que le Gouvernement est réservé.

M. le ministre. Faisant suite à l'excellent rapport de M. Haenel au Sénat, nous nous sommes engagés à prendre toutes les dispositions afin d'autoriser les régions volontaires à transférer une ligne ou une partie de réseau à un opérateur autre que la SNCF.

Un comité rassemblant les parties prenantes – Association des régions de France, État, SNCF, RFF, entreprises ferroviaires, usagers, Conseil économique et social – a été mis en place en avril, afin d'examiner la faisabilité d'une expérimentation, à l'image de celle qui avait préfiguré les TER. Présidé par le sénateur Francis Grignon, ce comité rendra ses conclusions au printemps, ce qui permettra aux listes de se prononcer dans le cadre de la campagne des régionales.

M. Frédéric Cuvillier. L'expérimentation ne pourra donc avoir lieu qu'après les élections régionales.

M. le ministre. Au préalable, le comité devra avoir réglé les problèmes techniques liés à l'emploi du personnel SNCF, à l'usage des gares et du matériel roulant. En tout état de cause, l'expérimentation est davantage gage de succès que la mise en pratique d'une théorie politique. Je demande à M. Herth de bien vouloir retirer cet amendement.

L'amendement CE 3 est retiré.

La Commission adopte ensuite l'amendement CE 137 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CE 58 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit d'un amendement de suppression de plusieurs alinéas.

M. le rapporteur. Il n'y a pas de risque de **fialisation** de l'activité visée dans cet amendement. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement CE 121 du rapporteur.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 122 du même auteur.

M. le rapporteur. Plutôt que de dresser la liste des activités dont l'exercice serait interdit à un agent souhaitant quitter le service de gestion des trafics et des circulations, cet amendement prévoit d'instituer une commission de déontologie qui serait obligatoirement consultée. Un tel dispositif a été mis en place pour les agents du réseau de transport d'électricité et a, depuis, prouvé son utilité.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 123 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement de régularisation tire les conséquences de la création de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1^{er} ainsi modifié.*

Article 1^{er} bis (nouveau) : *Certification des conducteurs de trains*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CE 126 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 127 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à différer la date d'entrée en vigueur de l'obligation pour un conducteur de train d'être titulaire d'une licence pour conduire sur le réseau ferroviaire. Le point de départ de l'échéancier est l'adoption par la Commission européenne d'un projet de rapport élaboré par l'agence ferroviaire européenne, mais un retard minimum de six mois à est prévoir. Il y a donc lieu d'adapter le calendrier en conséquence.

*La Commission **adopte** l'amendement, de même que l'amendement rédactionnel CE 128 et que l'amendement de coordination CE 129, du même auteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} bis ainsi modifié.*

Article 1^{er} **ter** (nouveau) : *Droits et obligations des voyageurs ferroviaires*

La Commission est saisie de l'amendement CE 130 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de placer l'ensemble des services urbains, départementaux ou régionaux dans les mêmes conditions vis-à-vis des exigences du règlement.

*La Commission **adopte** cet amendement, de même que les amendements rédactionnels CE 17 et CE 18 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1^{er} ter ainsi modifié.*

Article 2 (Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire) : *Dispositions relatives à Réseau ferré de France (RFF)*

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 36 de M. Daniel Paul.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 131 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de supprimer une disposition inutile.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 64 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à préciser qu'il s'agit bien d'un opérateur de proximité.

M. le rapporteur. Afin de n'exclure aucune possibilité, il vaut mieux s'en tenir à une formulation plus large. Avis défavorable.

M. Maxime Bono. Mais la loi doit être précise !

M. le secrétaire d'État. Nous y reviendrons en séance publique.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Puis elle examine l'amendement CE 65 de M. Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement vise à préciser qu'un opérateur de proximité ne peut en aucun cas recevoir des subventions publiques sans avoir à assumer en contrepartie des obligations de service public. Cela nous semble un juste équilibre.

M. le rapporteur. La convention avec RFF n'a pas vocation à fixer des obligations de service public mais les modalités de gestion du réseau. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 152 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de permettre à l'État ou à RFF de déterminer le périmètre du contrat ou de la convention, projet par projet, en incluant ou non les missions de gestion des circulations et d'entretien des installations de sécurité.

La Commission adopte l'amendement.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement CE 132 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'amendement tend à « verdir » le conseil de développement du réseau ferré national.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 38 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à ce que les AOT, les collectivités locales et leurs établissements publics soient consultés sur les modifications concernant les infrastructures ferroviaires. Cela va mieux en le disant !

M. le rapporteur. Il appartient aux régions, chefs de file, de demander aussi l'avis des AOT de second rang. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

La Commission est saisie de l'amendement CE 37 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Mon amendement vise à introduire une modulation des péages ferroviaires en fonction de l'utilité de certaines lignes.

M. le rapporteur. Cette réécriture de l'alinéa reviendrait à supprimer la prise en compte de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale. J'y suis, hélas, défavorable.

M. Daniel Paul. Je ne comprends pas très bien ce point de vue. Sans doute l'expliquerez-vous en séance publique.

M. le président Patrick Ollier. Et moi, Monsieur Paul, je vous interrogerai en séance sur votre définition de l'utilité...

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 66 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Je ne doute pas que la Commission adoptera cet amendement, qui n'a d'autre objet que de mettre le texte en cohérence avec le Grenelle de l'environnement en prévoyant que l'on ne puisse décider du déclassement des voies du domaine de RFF sans l'avis des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports.

M. le rapporteur. Avis plutôt défavorable, dans la mesure où une telle disposition irait à l'encontre de la démarche de simplification des procédures. Aujourd'hui, lorsque l'on veut fermer une ligne – ce qui n'est pas la même chose que de la déclasser – on consulte les régions ; en revanche, lorsque l'on veut vendre,

c'est-à-dire lorsque l'on s'apprête à démonter les rails, on consulte toutes les collectivités intéressées. Cela étant, je comprends la logique de M. Bono.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 67 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Nous proposons que le conseil de développement du réseau ferré national donne son avis sur les déclassements de lignes de RFF.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Il y a là un mélange des genres : le conseil de développement du réseau ferré national est un outil stratégique plus qu'opérationnel.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 2 ainsi modifié.*

Après l'article 2

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 69 de M. Michel Vauzelle.*

Puis elle est saisie de l'amendement CE 151 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité, conformément aux conclusions du rapport du comité de suivi consacré à la relance du fret ferroviaire.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article 3 A (nouveau) : Rapport sur le remboursement de la dette de RFF

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CE 19 du rapporteur*

*Elle **adopte** ensuite l'article 3 A ainsi modifié.*

Article 3 : Validation d'actes administratifs

La Commission est saisie de deux amendements identiques, CE 40 de M. Daniel Paul et CE 70 de M. Maxime Bono, tendant à supprimer l'alinéa 1 de l'article 3.

M. Maxime Bono. Un décret ne doit pas permettre de contourner les obligations introduites pas la loi NRE.

M. le président Patrick Ollier. Vous aurez compris que nous ne pouvons être d'accord.

La Commission rejette ces amendements.

Puis, après avoir adopté l'amendement rédactionnel CE 20 du rapporteur, elle adopte l'article 3 ainsi modifié.

Après l'article 3

La Commission est saisie de l'amendement CE 14 de M. Michel Raison.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Cet amendement de solidarité reprend la proposition de loi que M. Marc Bernier avait déposée pour instaurer une imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées. Lorsqu'un territoire est traversé par une autoroute ou par une ligne à haute tension, il bénéficie de compensations financières. Ce n'est pas le cas pour les LGV. Les dispositions proposées visent surtout à établir une solidarité envers le monde rural, pour lequel la valeur ajoutée des LGV est bien faible, faute de dessertes. Nous ne contestons nullement la priorité que le Grenelle accorde à ces lignes mais nous souhaitons que soient prévues des compensations financières.

M. le président Patrick Ollier. Qui les paierait ?

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Le concessionnaire.

M. le rapporteur. Avis défavorable à cet amendement ainsi qu'à ceux de même objet qui ont été déposés sur ce texte. Les communes perçoivent déjà des impôts fonciers sur les lignes ferroviaires et la législation prévoit une péréquation de la taxe professionnelle de la SNCF au profit des communes traversées.

De plus, la création d'une nouvelle taxe renchérissant le mode ferroviaire irait à l'encontre des objectifs du Grenelle. Certaines lignes à grandes vitesses seront réalisées dans le cadre de partenariats public-privé : faudra-t-il augmenter la subvention publique pour compenser le manque à gagner récurrent qu'impliquerait l'adoption de cet amendement ?

M. Michel Piron. Le rapporteur ne m'a pas tout à fait convaincu. L'argument de l'impôt foncier est une lapalissade : dès lors que l'on change de propriétaire, il est évident que c'est le nouveau propriétaire qui l'acquittera. Pour ce qui est du coût, l'esprit de l'amendement est de mutualiser la compensation de certains inconvénients entre les territoires. Ce n'est pas forcément choquant, au regard des dispositifs mis en place pour les autoroutes ou pour d'autres équipements.

M. Yanick Favennec. Je souscris aux arguments de Mme Labrette-Ménager et de M. Piron. Seules les communes qui accueillent une gare tirent bénéfice de ces infrastructures. C'est injuste pour les petites communes, qui subissent les inconvénients sans aucune compensation.

M. le secrétaire d'État. Je partage l'avis du rapporteur. Certes, il faudra réfléchir aux conséquences de la suppression de la taxe professionnelle et trouver un dispositif de substitution à la péréquation dont bénéficient aujourd'hui les collectivités traversées, en vue de leur garantir la même recette. Cela dit, un chantier comme celui de la LGV Tours-Bordeaux représente l'emploi de 70 000 personnes pendant quatre ans. Les retombées économiques sur le terrain sont considérables et il est même prévu d'aménager ensuite les « bases travaux » du chantier pour en faire des bases logistiques.

M. le président Patrick Ollier. Quoi qu'il en soit, le terme d'« imposition » figurant dans l'amendement est impropre. Il ne s'agit en aucun cas d'une imposition.

M. Michel Piron. Il est incontestable que le chantier, pendant toute sa durée, a des retombées importantes. Je conviens aussi que l'interrogation majeure concerne le dispositif qui remplacera la TP.

M. le secrétaire d'État. Le chantier du TGV Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse a donné un lieu à un travail formidable de la part des régions, des départements et des collectivités traversés pour faire appel au maximum aux entreprises locales et pour établir des clauses sociales privilégiant l'embauche de personnes en difficulté et de jeunes loin de l'emploi. Dès l'instant où elles s'organisent en amont, les collectivités profitent de retombées extraordinaires et les élus que vous êtes le savent bien.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Nous maintenons notre amendement.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CE 98 de M. Jean Dionis du Séjour.

M. Raymond Durand. Cet amendement a le même objet que le précédent.

Après avis défavorable du rapporteur, la commission rejette l'amendement, de même que l'amendement CE 10 de M. Yanick Favennec.

Après l'article 3 (suite) : *Dissuasion de l'usage abusif de signal d'alarme*

Puis elle examine l'amendement CE 133 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à accentuer la dissuasion contre l'utilisation intempestive du signal d'alarme. Il s'agit d'une mesure très attendue par la SNCF pour contrer ce phénomène.

La Commission adopte cet amendement.

TITRE III

DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 41 de M. Daniel Paul visant à supprimer cette subdivision et son intitulé.*

Article 4 : *Statut et champs de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)*

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement CE 9 de M. Franck Reynier.*

*Puis, à la demande du rapporteur, M. Franck Reynier **retire** son amendement CE 8.*

La Commission est saisie de l'amendement CE 71 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. La nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires doit veiller non seulement à ce que les conditions d'accès au réseau n'entravent pas la concurrence, mais aussi à ce qu'elles en garantissent le bon fonctionnement.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La notion d'entrave à la concurrence est consacrée par de multiples textes. Il n'y a aucune raison de ne pas s'y repérer.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Elle **rejette** ensuite, suivant l'avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 73 de M. Maxime Bono.*

Elle est saisie de l'amendement CE 134 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à conforter la sécurité juridique du dispositif.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Puis elle examine l'amendement CE 72 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. La coopération de l'ARAF avec l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est indispensable et mérite d'être affirmée dans la loi.

M. le rapporteur. Avis défavorable. J'ai déjà indiqué ce que je pensais de ce « Meccano ».

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 42 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement tend à préciser que l'ARAF et l'EPSF sont indépendants l'un de l'autre, tant dans leur fonctionnement que dans leurs responsabilités.

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'amendement est satisfait par la nouvelle rédaction de l'article 9 adoptée au Sénat.

La Commission rejette cet amendement.

*Puis, après avoir **adopté** l'amendement de coordination rédactionnelle CE 135 du rapporteur, elle **adopte** l'article 4 ainsi modifié.*

Article 5 : Collège de l'ARAF

La Commission est saisie de deux amendements identiques, CE 43 de M. Daniel Paul et CE 75 de M. Maxime Bono.

M. Daniel Paul. Nous souhaitons que l'on choisisse les membres de l'ARAF en raison non seulement de leurs compétences en matière ferroviaire, économique ou juridique, mais aussi sociales – ce qui semble préférable à son « expertise en matière de concurrence ».

M. Maxime Bono. Il n'est pas incongru d'envisager que l'ARAF puisse comporter des personnalités compétentes en matière sociale. Cela pourrait enrichir la réflexion de cette instance et l'ouvrir à des perspectives autres que purement économiques, juridiques ou relatives à la concurrence. Le rejet de cet amendement serait un mauvais signal.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** ces amendements, puis les amendements CE 44 de M. Daniel Paul et CE 74 de M. Maxime Bono.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 149 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à faciliter le travail quotidien de l'ARAF en ramenant le quorum de cinq à quatre membres, soit la majorité simple. Un aménagement analogue a été opéré pour la Commission de régulation de l'énergie après avoir constaté qu'un quorum excessif entravait son fonctionnement.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 5 ainsi modifié.*

Article 6 : Règles d'incompatibilité et d'irrévocabilité

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 21 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 6 ainsi modifié.*

Article 7 : Pouvoir réglementaire de l'ARAF

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement de suppression de l'article, CE 45, de M. Daniel Paul.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 76 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement tend à ajouter, dans le cadre du pouvoir réglementaire de l'ARAF, la fixation des règles relatives à l'examen des conditions économiques.

M. le rapporteur. Avis défavorable car cela pourrait laisser entendre que l'ARAF pourrait fixer les tarifs.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 7 sans modification.*

Article 8 : Missions et pouvoirs de l'ARAF

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CE 136 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 77 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable : il n'appartient pas à RFF de se prononcer sur le champ de compétences de l'ARAF.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 138 du rapporteur.

M. le rapporteur. Pour éviter de créer une usine à gaz, je propose de préciser que l'autorité dispose d'un délai maximum de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés pour s'y opposer.

M. le secrétaire d'État Très bien !

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle examine deux amendements identiques, CE 139 du rapporteur et CE 83 de M. Jean Dionis du Séjour.

M. le rapporteur. Il est proposé d'élargir les missions de l'ARAF en prévoyant que celle-ci émette un avis au sujet des accords-cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982, notamment pour ce qui concerne le volet tarifaire.

*La Commission **adopte** ces amendements.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 140 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le texte confie à l'ARAF la mission de se prononcer sur l'équité des politiques tarifaires, ce qui équivaut à lui demander de se prononcer sur l'opportunité des tarifs. Considérant que cela n'entre pas dans ses compétences, je propose de supprimer les deuxième et troisième phrases de l'alinéa 9.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CE 141 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'article prévoit que l'ARAF veille au respect des « tarifications sociales ». La cohérence voudrait que l'on parle plutôt de « tarifs sociaux nationaux ».

*La Commission **adopte** cet amendement, puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CE 22 du même auteur.*

Elle est saisie de l'amendement CE 142 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement CE 121 à l'article 1^{er}.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 8 ainsi modifié.*

Article 9 : Compétence de traitement des litiges et de réformation des décisions

*Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** les amendements CE 46 et CE 47 de M. Daniel Paul, visant respectivement à supprimer l'article 9 et à supprimer les alinéas 1 et 2 de l'article.*

*Elle **adopte** ensuite successivement les amendements rédactionnels, CE 143, CE 23, CE 153 et CE 24 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 7 de M. Franck Reynier.

M. Franck Reynier. Il s'agit d'étendre la possibilité de saisine de l'ARAF aux questions de sécurité ferroviaire.

M. le rapporteur. Avis plutôt favorable.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 25 du rapporteur, elle **adopte** l'article 9 ainsi modifié.*

Article 10 : Pouvoirs de sanction de l'ARAF

La Commission est saisie de l'amendement CE 48 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'article 10 prévoit que l'ARAF peut exercer ses pouvoirs de sanction notamment à la demande d'« une organisation professionnelle », ce qui peut avoir un sens très particulier. C'est pourquoi nous proposons d'ajouter les mots : « ou syndicale représentative du personnel ».

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 78 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Cet amendement a le même objet que celui de M. Daniel Paul. Je crois la demande parfaitement recevable !

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. Daniel Paul. C'est du psittacisme, monsieur le rapporteur !

M. le rapporteur. Non, c'est de la logique !

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 144 du rapporteur.

M. le rapporteur. Par cet amendement, le président Ollier et moi-même proposons d'abonder le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) – qui en a grand besoin – du produit des sanctions pécuniaires prononcées par l'ARAF.

La Commission adopte l'amendement.

Après avoir adopté l'amendement CE 26 du rapporteur, visant à corriger une erreur matérielle, elle adopte l'article 10 ainsi modifié.

Article 11 : Motivation des propositions, avis et décisions de l'ARAF

La Commission adopte l'article 11 sans modification.

Article 12 : Personnel de l'ARAF

Après avoir adopté l'amendement rédactionnel CE 26 du rapporteur, la Commission adopte l'article 12 ainsi modifié.

Article 13 : Impartialité et secret professionnel

La Commission adopte l'article 13 sans modification.

Article 14 : Moyens budgétaires de l'ARAF

La Commission est saisie de l'amendement CE 145 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il paraît plus simple de faire recouvrer le droit fixe par l'agent comptable de l'ARAF et non par un intermédiaire. Tel est le sens de cet amendement.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 14 ainsi modifié.*

Article 15 : Pouvoirs d'investigation de l'ARAF

La Commission est saisie de l'amendement CE 79 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Il s'agit là encore d'organiser la coopération entre l'ARAF et l'EPSF.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Je vous renvoie une nouvelle fois à l'article 9.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 15 sans modification.*

Article 16 : Droit de visite et de saisie

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 29 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 16 ainsi modifié.*

Article 16 bis (nouveau) : Assermentation des agents et des experts participant aux enquêtes

*Après avoir **adopté** l'amendement CE 29 du rapporteur, visant à corriger une erreur matérielle, la Commission **adopte** l'article 16 bis ainsi modifié.*

Article 17 : Sanction pénale des entraves aux pouvoirs d'enquête de l'ARAF ; Assermentation des agents de l'Autorité

*Après avoir **adopté** l'amendement rédactionnel CE 28 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 17 ainsi modifié.*

Article 18 : Rapport d'activité annuel adressé au Gouvernement et au Parlement

La Commission est saisie de l'amendement CE 146 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à préciser que l'ARAF peut, en vertu de l'article 4, formuler dans son rapport d'activité toutes recommandations concourant au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles des activités concurrentielles de transport ferroviaire. Cette disposition fait partie des possibilités d'autosaisine de l'Autorité que j'ai évoquées dans ma présentation.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

Puis elle **adopte** l'article 18 ainsi modifié.

Article 19 : Relations de l'ARAF avec l'Autorité de la concurrence

La Commission **adopte** l'article 19 sans modification.

Article 20 : Relations de l'ARAF avec les autorités judiciaires

La Commission **adopte** l'article 20 sans modification.

Article 21 : Décret en Conseil d'État

La Commission **adopte** l'article 21 sans modification.

Article 22 : Coordination

La Commission **adopte** l'article 22 sans modification.

Article 22 bis (nouveau) : Entrée en vigueur de certaines dispositions du titre III

Après avoir **adopté** l'amendement de cohérence CE 147 du rapporteur, la Commission **adopte** l'article 22 bis ainsi modifié.

TITRE IV

DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES

Article 23 : Transport routier

La Commission **adopte** l'amendement CE 99 du rapporteur, visant à supprimer une précision inutile, de même que l'amendement rédactionnel CE 100, du même auteur.

Elle examine ensuite l'amendement CE 11 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'ai déposé plusieurs amendements relatifs au tunnel du mont Blanc. Après la catastrophe de 1999, on a effectué des réparations extrêmement coûteuses qui ont nécessité une fermeture pendant plusieurs années. Je rappelle que les usagers ont contribué à l'effort national moyennant, en 2002, une augmentation de plus de 15 % des péages de l'autoroute Blanche et du tunnel du mont Blanc. À cette époque, la Société du tunnel du mont Blanc était presque en cessation de paiement.

Après les lois de décentralisation, l'État a souhaité conserver la RN 205, qui sera peut-être intégrée à la concession dans le cadre de la prolongation de celle-ci. Son coût d'entretien annuel s'élevant à environ 2 millions d'euros (notamment pour le déneigement), l'État ne fera pas forcément une mauvaise affaire. De plus, cette montée comprend le grand viaduc du Fayet, dont la remise en état reviendra à environ 50 millions d'euros.

Par ailleurs, le Gouvernement a demandé au concessionnaire une étude paysagère ne portant que sur la route nationale 205. Enfin, le linéaire de cette autoroute comprend des tronçons à péages et des tronçons gratuits.

Il serait souhaitable que l'étude paysagère soit étendue à l'ensemble de l'autoroute. En outre, sa partie haute, qui comprend le tunnel du Mont-Blanc, doit assumer le coût d'entretien et d'investissements qui lui est imputable. L'avenant qui sera signé entre le concessionnaire et l'État ne doit donc pas avoir pour conséquence de faire porter sur les péages de la partie basse le coût de l'entretien de la RN 205. Enfin, il convient de ne pas figer jusqu'en 2050 la partie soumise à péage. En effet, la fin de la concession, prévue initialement en 2015, aurait dû être l'occasion de procéder à une nouvelle répartition entre parties payantes et gratuites.

L'État doit faire preuve de transparence au moment où il se débarrasse à la fois d'une charge de fonctionnement et d'une charge d'investissement.

M. le rapporteur. Bien que ce problème ne relève pas du domaine législatif, il est légitime de s'interroger sur l'avenir à long terme de ce tronçon de voies.

M. le secrétaire d'État. Nous sommes favorables à une discussion entre la société des Autoroutes et tunnels du Mont-Blanc et les collectivités sur la répartition des péages et leur équité. Je suggère donc que la Commission adopte l'amendement CE 4 et qu'une concertation ait lieu avant l'examen du texte en séance afin de régler les autres points soulevés.

M. le rapporteur. Je suis favorable à l'adoption de l'amendement CE 4 sous réserve d'en modifier ainsi la rédaction : « Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'A 40 conduite par le concessionnaire. »

M. Martial Saddier. Je suis d'accord pour le rectifier dans ce sens. Par ailleurs, compte tenu des engagements du secrétaire d'État, je retire mes autres amendements : CE 11, CE 5, CE 12 et CE 13.

La Commission adopte l'amendement CE 4 rectifié.

Puis, elle rejette les amendements identiques CE 49 de M. Daniel Paul et

CE 80 de M. Maxime Bono, tendant à supprimer l'alinéa 4.

Elle adopte ensuite l'amendement de précision CE 101 présenté par le rapporteur.

Elle adopte enfin l'article 23 ainsi modifié.

TITRE IV BIS

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Article 23 bis (nouveau) : *Encadrement de l'activité de cabotage routier*

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CE 50 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article.*

*Puis, elle **adopte** l'amendement rédactionnel CE 102 du rapporteur.*

Elle examine ensuite l'amendement CE 51 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. L'autorisation du cabotage ne doit pas remettre en cause le respect de la législation adoptée en ce domaine par notre pays.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

*Elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CE 104 du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CE 52 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. La mise en place de la nouvelle législation relative au cabotage routier de marchandises exige une application immédiate de la taxe sur les poids lourds. Dans le cas contraire, le pavillon routier français, qui réalise 90 % de ses flux en trafic interne, risque de connaître des moments difficiles.

M. le rapporteur. Vous vous méprenez sur le sens de l'article 23 bis, qui réglemente beaucoup plus sévèrement le cabotage que ne le faisait le droit français antérieur. Avis défavorable, donc.

M. le secrétaire d'État. L'article durcit en effet le droit applicable au cabotage, désormais autorisé par une directive européenne. Or l'adoption de votre amendement conduirait à différer de quatre ans l'effet de ce durcissement, jusqu'à la date d'application de l'écotaxe, en 2011.

M. Daniel Paul. C'est pourquoi nous proposons de l'appliquer tout de suite !

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 23 bis **modifié**.*

Article 23 ter (nouveau) (Article 689-11 du code de procédure pénale) :
Poursuites et jugement des auteurs d'infractions au règlement CE n° 561/2006

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CE 106 et CE 105 du rapporteur, puis elle adopte ensuite l'article 23 ter ainsi modifié.

Après l'article 23 ter

La Commission examine l'amendement CE 2 de M. Jean-Louis Léonard.

M. Jean-Louis Léonard. Cet amendement vise à protéger de la congestion automobile les îles reliées au continent par un ouvrage d'art, en incitant les visiteurs à utiliser les transports en commun, routiers ou ferroviaires. En effet, lorsque la redevance liée à l'ouvrage d'art est supprimée, les usagers ne paient que le montant de l'écotaxe, plafonnée à 3,05 euros par véhicule, qui n'est donc pas dissuasive. Nous proposons de modifier le dispositif de façon à ce que le montant cumulé de la taxe et de la redevance soit de l'ordre de 17 euros.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un excellent amendement.

M. Maxime Bono. Il est vrai que des mesures doivent être prises pour tenir compte de la fin de la redevance exigée pour le franchissement de certains ouvrages. Certains parlent de sélection par l'argent, mais il n'existe que trois moyens pour préserver un espace : la file d'attente, le tirage au sort et le péage. Or ce dernier est souvent la meilleure des solutions. Mon opposition à cet amendement n'a donc rien d'idéologique.

Concernant surtout l'île de Ré, il prévoit de porter le montant de l'écotaxe à 20 euros multipliés par un coefficient compris entre 0,2 et 3, soit entre 4 et 60 euros ! Comment nos concitoyens accepteraient-ils de payer une telle somme pour accéder à un territoire, aussi extraordinaire soit-il ?

Par ailleurs, il serait de bonne pratique que le produit d'une augmentation de l'écotaxe soit affecté au transport public. Or l'amendement prévoit d'affecter cette somme au développement de transports en commun fonctionnant avec des énergies propres, ce qui exclut les bus roulant au diesel. Cet amendement n'est donc pas une bonne façon de répondre au vrai problème de la préservation des espaces insulaires. Si vous êtes attentif aux territoires, à la paix sociale, à la pédagogie et aux transports publics, monsieur le secrétaire d'État, vous devez vous y opposer.

M. Jean-Louis Léonard. Il n'aurait pas de sens d'assujettir le chauffeur d'un véhicule particulier au paiement d'une taxe de soixante euros ; simplement, le montant est modulé selon la classe du véhicule.

Cette taxe aurait un effet régulateur et son produit permettrait aux communes concernées de protéger leur territoire.

L'amendement ne concernerait d'ailleurs pas que l'île de Ré, mais tous les espaces insulaires reliés au continent. Aujourd'hui, nous en connaissons deux, situés en Charente-Maritime, mais il y en aura peut-être d'autres.

M. le secrétaire d'État. En l'absence de péage, il est important de pouvoir protéger les espaces. Je comprends par ailleurs que M. Léonard ait prévu une modulation de la taxe, afin d'envisager avec souplesse toutes les situations, y

compris futures. Enfin, cet amendement a pour avantage de prévoir que le produit de cette taxe bénéficierait à deux politiques : la protection de l'environnement et le transport public. Or nous savons qu'à partir de 2012, le transport public terrestre de voyageurs emploiera de plus en plus des véhicules à énergie propre.

M. Maxime Bono. Je comprends la nécessité de moduler la taxe, mais la fourchette proposée me semble excessive.

Je ne remets pas en cause la démarche : c'est une bonne chose que l'écotaxe soit déplafonnée et que les communes puissent en bénéficier. En revanche, je trouve regrettable de limiter la disposition aux transports publics à énergie propre, ce qui exclut les bus traditionnels.

M. le secrétaire d'État. C'est incitatif.

M. Maxime Bono. Les usagers auront le sentiment que la politique qu'ils financent est détournée de sa finalité. À mes yeux, cette limitation disqualifie l'amendement.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 107 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement reprend pour le transport routier de personnes les dispositions sur le cabotage à l'occasion d'un service de transport ferroviaire international. Il permettra notamment à Eurolines de prévoir des arrêts sur le territoire national entre le point d'origine et la destination.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CE 108 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement durcit les règles du cabotage et tend à responsabiliser les donneurs d'ordre en prévoyant une forte amende pour ceux qui ne respecteraient pas la réglementation.

La Commission adopte l'amendement.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24 : *Définition de la mission d'un équipage, durée du travail et régime de travail du personnel navigant de l'aéronautique civile*

La Commission examine l'amendement CE 53 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article.

M. Daniel Paul. Par une confusion de sens entre les mots « mission » et « rotation », l'article remet en cause certains droits sociaux des personnels navigants, en particulier le droit de grève.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Une grande partie de l'article 24 consiste à transcrire dans l'ordre législatif certaines dispositions réglementaires relatives à l'aviation civile. Qui plus est, je vous proposerai dans un instant de supprimer le mot « mission ».

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CE 81 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. L'amendement est défendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable car il me semble en partie satisfait par l'amendement 109, qui suit immédiatement.

La Commission rejette l'amendement.

Puis, elle adopte l'amendement CE 109 du rapporteur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CE 82 de M. Maxime Bono.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CE 110 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 111 du rapporteur.

M. le rapporteur. Pour éviter tout vide juridique, nous proposons de maintenir à titre transitoire les dispositions législatives relatives au décompte du temps de travail du personnel navigant.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 24 ainsi modifié.

Après l'article 24

La Commission examine l'amendement CE 112 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement, dont la rédaction fait suite à des discussions avec les syndicats des personnels navigants, notamment chez Air France, vise à résoudre certaines difficultés relatives aux critères de représentativité des organisations syndicales.

M. le président Patrick Ollier. Cet amendement devrait être de nature à apaiser les tensions et à régler les problèmes.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement l'approuve.

La Commission adopte l'amendement. En conséquence, l'amendement CE 84 de M. Jean Dionis du Séjour devient sans objet.

Article 25 : *Suppression de dispositions redondantes*

La Commission rejette l'amendement CE 54 de M. Daniel Paul tendant à supprimer l'article 25.

*Puis, elle **adopte** l'article sans modification.*

Article 26 (nouveau) : *Réforme du dispositif de sanctions aux infractions environnementales prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires*

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CE 113, CE 114 et CE 115 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 26 ainsi modifié.*

Après l'article 26

La Commission est saisie de l'amendement CE 116 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'inscrire dans la loi la notion de volume de protection environnementale (VPE).

M. le secrétaire d'État. Deux avions qui se suivent ne passent jamais exactement au même endroit. C'est pourquoi il est compliqué de déterminer les limites du volume de l'espace aérien dans lequel les vols doivent être contenus. Les VPE sont appliqués, notamment à Roissy et à Orly, sur des bases réglementaires, et l'amendement propose de leur donner une définition légale en partant du VPE de Roissy. Or je ne suis pas sûr que ces VPE, utiles pour l'Île-de-France, soient adaptés à toutes les situations. Leur définition n'est pas forcément la même dans tous les aéroports.

Je suis donc réservé à propos de cet amendement, mais je propose, avant l'examen en séance publique, de rechercher avec le rapporteur une solution acceptable.

M. le rapporteur. L'amendement ne vise aucun aéroport en particulier ; il consiste seulement à inscrire dans la loi la définition du VPE. L'application se fait ensuite aéroport par aéroport. Elle relève du Gouvernement et de la Direction de l'aviation civile.

M. le secrétaire d'État. Je ne suis pas sûr que la définition adoptée par l'arrêté concernant Roissy puisse s'appliquer ailleurs.

M. le rapporteur. Ce n'est pas la définition de Roissy, mais celle du code de l'aviation civile.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

La Commission examine l'amendement CE 117 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à étendre aux riverains d'un aéroport dont le trafic n'atteint pas le seuil à partir duquel ils peuvent bénéficier

d'une aide pour l'insonorisation de leurs logements, le bénéfice de cette aide. Pourraient ainsi être considérés comme riverains de Roissy ceux du Bourget qui subissent en réalité les nuisances des deux aéroports, la piste du Bourget, réorientée est-ouest, servant d'ailleurs de cinquième piste pour Roissy. Certains objecteront certes qu'on accroît la dépense publique, mais le produit de la TNSA est aujourd'hui excédentaire par rapport aux besoins. Il n'y avait qu'à Orly où un manque s'était fait ressentir, mais la TNSA y a été augmentée, et tous les besoins sont désormais couverts.

M. Michel Piron. Ces arguments me semblent tout à fait pertinents, en continuité avec le débat sur les nuisances provoquées par les lignes ferroviaires à grande vitesse.

M. le président Patrick Ollier. Cette discussion était intéressante, mais j'avais oublié que l'amendement était irrecevable !

Article 27 (nouveau) : *Adaptation des dispositions du code de l'aviation civile aux exigences du règlement (CE) n° 2006/2004 du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs*

— *Article L. 330-10-1 (nouveau) du code de l'aviation civile : Pouvoirs d'enquête et d'exécution des agents de la Direction générale de l'aviation civile*

— *Article L. 330-10-2 (nouveau) du code de l'aviation civile : Pouvoir d'injonction des agents de la DGAC*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CE 118 du rapporteur

— *Article L. 330-10-3 (nouveau) du code de l'aviation civile : Communication aux autorités compétentes des États-membres de l'Union européenne des informations détenues par les agents de la DGAC*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CE 119 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 27 ainsi modifié.

Article 28 (nouveau) : *Saisie conservatoire des aéronefs en cas d'aides d'État indûment perçues par des transporteurs aériens*

La Commission examine l'amendement CE 120 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement permet à l'ACNUSA de procéder à la saisie conservatoire d'aéronefs de compagnies n'ayant pas réglé leurs amendes.

La Commission adopte l'amendement, de même que l'article 28 ainsi modifié.

Après l'article 28

La Commission examine l'amendement CE 15 de M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Cet amendement vise à assurer une continuité sociale pour le personnel de la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes affecté à l'exploitation de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique. Une fois le nouvel aéroport Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes ouvert un appel d'offres vient d'être lancé, le personnel aura dix ans pour choisir entre travailler pour le nouvel exploitant ou retourner à la CCI.

*Sur avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

TITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES À LA MARINE MARCHANDE

Article 29 (nouveau) : *Création de l'École nationale supérieure maritime*

M. Frédéric Cuvillier. Il m'étonne qu'un article aussi important arrive ainsi à la fin du présent texte. Il méconnaît totalement le Grenelle de la mer actuellement en cours.

M. le président Patrick Ollier. Vous pouviez déposer un amendement de suppression.

M. Frédéric Cuvillier. Nous ne savions pas précisément quand la question serait abordée mais pensions en tout état de cause qu'on attendrait les conclusions du Grenelle de la mer. J'observe d'ailleurs qu'une circulaire du Premier ministre réformant toute l'administration maritime est également intervenue le 15 juin alors que le Grenelle de la mer est en cours.

M. le secrétaire d'État. Maire du plus grand port de pêche de notre pays, vous connaissez parfaitement ces questions, Monsieur Cuvillier. Le sujet fait néanmoins consensus. On avait, à tort, décentralisé, l'enseignement maritime. Après avoir discuté avec les présidents des régions littorales et les maires des villes où sont implantées les écoles maritimes, nous avons convenu que le nouveau dispositif ne fonctionnait pas et que si nous voulions avoir davantage d'officiers et, d'une manière générale, de personnels français à bord de nos navires et développer notre transport maritime, il fallait « renationaliser » l'enseignement maritime et avoir un seul établissement sur plusieurs sites Le Havre, Nantes, Marseille et Saint-Malo. Notre objectif est pour l'heure de préparer la rentrée 2010, en liaison avec les élus locaux concernés. Mais soyez rassuré, cet article n'est pas du tout en contradiction avec le Grenelle de la mer. L'amélioration de l'enseignement maritime est un objectif largement partagé entre les armateurs, les personnels et les élus. Restera à mettre en place l'excellent outil créé par cet article, et toute la place nécessaire sera laissée à la concertation.

M. Frédéric Cuvillier. Ne vous méprenez pas, nous considérons que ce texte manque d'ambition. Les actuels lycées maritimes pourraient devenir des lycées de la mer si les recommandations du Grenelle étaient suivies et des passerelles

établies dans le cadre d'un dispositif global de formation aux métiers de la mer. Il est dommage d'avoir cette vision isolée au sein de ce texte, alors que des textes plus adaptés, je pense notamment à la loi relative aux équipages de navires, auraient pu en traiter.

M. le secrétaire d'État. Il ne s'agit là que d'un début pour engager un combat dont je souhaite que nous le menions en commun.

La Commission adopte l'article 29 sans modification.

Elle adopte ensuite l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

M. le président Patrick Ollier. Je vous indique que, lorsqu'il sera examiné en séance publique, ce projet émanera de la future commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, son rapporteur demeurant M. Paternotte.



AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CE 3 présenté par M. Antoine Herth :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 39, insérer les quatre alinéas suivants :

« Après l'article 21-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un article ainsi rédigé :

« A compter du 3 décembre 2009 et sous réserve du respect des règles de publicité et de mise en concurrence en vigueur, l'exploitation d'un périmètre déterminé des services ferroviaires régionaux de voyageurs pourra être confiée, dans les régions qui en font la demande, à d'autres entreprises ferroviaires que la Société nationale des chemins de fer français.

Pour l'exploitation des services qui leur sont confiés, les entreprises ferroviaires concernées bénéficieront, dans des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès au réseau ferroviaire, aux infrastructures de services afférentes et aux services que ces infrastructures permettent de fournir.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article ».

Amendement CE 4 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Cet avenant comporte une étude paysagère sur l'ensemble du réseau de l'A 40 conduite par le concessionnaire. »

Amendement CE 5 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Après le mot : aménagement, rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 4 :

« de l'ensemble du réseau de l' A 40 ».

Amendement CE 7 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 9

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« 5° - à la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ; ».

Amendement CE 8 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 4

A l'alinéa 2, après les mots : « entreprises ferroviaires », insérer les mots : « , y compris l'application des règles en matière de sécurité ferroviaire, ».

Amendement CE 9 présenté par MM. Franck Reynier, Gabril Biancheri, Michel Diefenbacher, Patrick Labaune et Pierre Morel-A-L'Huissier :

Article 4

A l'alinéa 1^{er}, après la première occurrence des mots : « de transport ferroviaire », insérer les mots : « et à leur développement ».

Amendement CE 10 présenté par M. Yannick Favennec :

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

Le I de la section VII du chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« C : Imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse.

« Art. 1519 D. – Les communes sur le territoire desquelles sont implantées des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées perçoivent chaque année une imposition forfaitaire en raison de cette implantation.

« Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune ; son montant sera fixé par décret, et révisable chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

Amendement CE 11 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter la dernière phrase de l'alinéa 3 par les mots :

« , sans pour autant figer en l'état la répartition du linéaire de l'autoroute A 40 à péages. »

Amendement CE 12 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « , en veillant à préserver l'équité des usagers devant les tarifs de l'autoroute A 40 tout au long de son itinéraire. »

Amendement CE 13 présenté par M. Martial Saddier :

Article 23

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « , sans pour autant faire peser le coût financier de ces travaux d'aménagement sur le linéaire initial de l'autoroute A 40. »

Amendement CE 15 présenté par M. Serge Poignant :

Article additionnel après l'article 28

Insérer l'article suivant :

« À l'échéance de la concession détenue par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir, les agents publics affectés à cette concession sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession ayant pour objet les aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir ainsi que le nouvel aérodrome du Grand Ouest-Notre-Dame des Landes.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait dans la concession précédente et peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouveau délégataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le délégataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

Amendement CE 16 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

À l'alinéa 32, après les mots : « États membres », insérer les mots :
« de l'Union européenne ».

Amendement CE 17 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} ter

A la première phrase de l'alinéa 3, avant le mot : « règlement »,
insérer le mot : « même ».

Amendement CE 18 présenté par M. Yanick Paternotte, r apporteur :

Article 1^{er} ter

A la dernière phrase de l'alinéa 3, avant le mot : « règlement »,
insérer le mot : « même ».

Amendement CE 19 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 3 A

Substituer au mot : « dépose », le mot : « remet ».

Amendement CE 20 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 3

A l'alinéa 1, substituer au mot : « présent », le mot : « même ».

Amendement CE 21 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 6

A l'alinéa 4, substituer au mot : « exclusion », le mot : « interdiction ».

Amendement CE 22 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A la quatrième phrase de l'alinéa 9, substituer aux mots : « sur le handicap »,
les mots : « n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la
participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

Amendement CE 23 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la première phrase de l'alinéa 1, substituer au mot : « solliciter »,
le mot : « saisir ».

Amendement CE 24 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la dernière phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « des présentes dispositions »,
les mots : « du présent I. »

Amendement CE 25 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A l'alinéa 10, après les mots : « intérieurs » et « international »,
insérer par deux fois les mots : « de transport ».

Amendement CE 26 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 10

A l'alinéa 13, après les mots : « consultation de », supprimer le mot : « ces ».

Amendement CE 27 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 12

Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 4 :

« Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général nommé par le président recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. »

Amendement CE 28 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 17

A l'alinéa 2, après le mot : « alinéa », insérer les mots : « du présent article ».

Amendement CE 29 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 16

Au début de l'alinéa 1, substituer aux mots : « En dehors de ces cas »,
les mots : « En dehors des cas prévus au II de l'article 15 ».

Amendement CE 30 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 16 bis

A l'alinéa 3, supprimer les mots : « du III de l'article 15 et ».

Amendement CE 31 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant le titre 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement soumet à ses partenaires européens le projet d'insérer systématiquement une clause de réversibilité dans les directives européennes existantes et futures. ».

Amendement CE 32 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant le titre 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« La France, par l'intermédiaire du Secrétaire d'Etat chargé des transports, demande aux instances européennes la réalisation d'un bilan contradictoire sur l'impact en terme d'emplois, d'aménagement du territoire et de la qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire.

Le Secrétaire d'Etat demande également la réalisation d'un bilan carbone des politiques de libéralisation du transport ferroviaire. Dans l'attente, le Gouvernement s'engage par un moratoire à ne pas transposer de nouvelles directives.».

Amendement CE 33 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer cet article.

Amendement CE 34 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 17 à 31.

Amendement CE 35 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 32 à 35.

Amendement CE 36 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Supprimer les alinéas 2 et 3.

Amendement CE 37 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Rédiger ainsi l'alinéa 13 :

« a) Au sixième alinéa, les mots : « et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale », sont remplacés par les mots : «, des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation ; ».

Amendement CE 38 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 2

Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants :

« 3^{ter} Le troisième alinéa de l'article 11 est ainsi complété :

« Les autorités organisatrices de transports, collectivités locales et leurs établissements publics seront consultés lors des modifications concernant les infrastructures ferroviaires. ».

Amendement CE 40 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 3

Supprimer l'alinéa 1.

Amendement CE 41 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article additionnel avant l'article 4

Supprimer cette subdivision et son intitulé.

Amendement CE 42 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 4

Après l'alinéa 4, l'alinéa suivant :

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et l'Établissement public de sécurité ferroviaire exercent chacun leurs responsabilités dans leur domaine de compétence, de façon indépendante. »

Amendement CE 43 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « économique », insérer le mot : « , sociale ».

Amendement CE 44 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « , ou pour leur expertise en matière de concurrence ».

Amendement CE 45 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 7

Supprimer cet article.

Amendement CE 46 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 9

Supprimer cet article.

Amendement CE 47 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 9

Supprimer les alinéas 1 et 2.

Amendement CE 48 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 10

A l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », Insérer le mot : « ou syndicale représentative du personnel ».

Amendement CE 49 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23

Supprimer l'alinéa 4.

Amendement CE 50 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Supprimer cet article.

Amendement CE 51 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les restrictions de circulation en vigueur pour les transports de marchandises sont maintenues. »

Amendement CE 52 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 23 bis

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives au cabotage routier de marchandises est subordonnée à la mise en place concomitante de l'éco-taxe sur les poids lourds. »

Amendement CE 53 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 24

Supprimer cet article.

Amendement CE 54 présenté par MM. Daniel Paul, André Chassaigne et Pierre Gosnat :

Article 25

Supprimer cet article.

Amendement CE 55 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel avant l'article 1^{er}

Insérer l'article suivant :

« Six mois au plus tard après l'adoption de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, le

Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer les conséquences en terme de report modal. »

Amendement CE 56 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel avant l'article 1^{er}

Insérer l'article suivant :

«Six mois au plus tard après l'adoption de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer les conséquences sur les résultats économiques des entreprises du secteur et l'impact en matière sociale.

Amendement CE 57 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Compléter l'alinéa 32 par les mots :

« avec un maximum de deux arrêts dans les États membres traversés. »

Amendement CE 58 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Supprimer les alinéas 41 à 50.

Amendement CE 59 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Supprimer l'alinéa 25.

Amendement CE 60 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Compléter l'alinéa 9 par les mots : « et sous réserve de réciprocité de ces accords sur le marché de l'État tiers en question. »

Amendement CE 61 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

A l'alinéa 27, après les mots : « qui décrit », insérer les mots : «de manière détaillée ».

Amendement CE 63 présenté par M. Michel Vauzelle et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« Organismes du service public ferroviaire régional, les Conseils régionaux peuvent commander des études, visant à améliorer le niveau d'information sur la conduite de projets d'infrastructures et sur le développement du réseau. Ces études peuvent porter sur des projets régionaux ou interrégionaux. L'étude est effectuée par un prestataire à la demande de l'exécutif régional, après vote par l'assemblée délibérante. Une fois les résultats de l'étude publiés, le Conseil régional peut solliciter, par un nouveau vote de son assemblée délibérante, une réponse formelle des représentants de l'Etat sur l'opportunité du projet ».

Amendement CE 64 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

A la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « toute personne », les mots : « un opérateur de proximité ».

Amendement CE 65 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel,

Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Après l'alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

« Après le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention précise les obligations de service public qui découleraient le cas échéant de subventions que l'opérateur de proximité pourrait recevoir de la part des collectivités territoriales. »

Amendement CE 66 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le troisième alinéa de l'article 11 est complété par les mots : « ainsi que des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports intéressés ».

Amendement CE 67 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 2

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le troisième alinéa de l'article 11 est complété par les mots : « ainsi que du conseil de développement du réseau ferré national. »

Amendement CE 69 présenté par M. Michel Vauzelle et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article additionnel après l'article 2

Insérer l'article suivant :

A l'article L. 1115-5 du code des collectivités territoriales, il est inséré un second alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, dans les domaines de compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, leurs représentants peuvent négocier, lorsqu'il n'existe pas dans les pays voisins de collectivité territoriale ou de groupement de collectivités territoriales disposant des mêmes compétences et dans le respect des engagements internationaux de l'Etat, des conventions avec un ou plusieurs Etats étrangers. A l'issue de la négociation, le projet

d'accord est soumis au vote de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, puis au contrôle de légalité. »

Amendement CE 70 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 3

Supprimer l'alinéa 1^{er}.

Amendement CE 71 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

A l'alinéa 2, substituer aux mots : « n'entravent pas », les mots : « garantissent le bon fonctionnement ».

Amendement CE 72 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante : « A cet effet, elle coopère avec l'établissement public de sécurité ferroviaire ».

Amendement CE 73 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 4

Compléter l'aliéna 4 par les mots : « et sans concession sur les critères de sécurité. »

Amendement CE 74 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguët, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 5

Rédiger ainsi la deuxième phrase de l'alinéa 2 :

« Quatre des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat, le Président du Conseil économique, social et environnemental et l'Association des régions de France. »

Amendement CE 75 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguët, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « économique », insérer le mot : « , sociale ».

Amendement CE 76 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguët, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 7

A l'alinéa 3, après le mot : « conditions », insérer les mots : « économiques ».

Amendement CE 77 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguët, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 8

A l'alinéa 1, après le mot : « compétente », insérer les mots : « , du gestionnaire du réseau ».

Amendement CE 78 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguët, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel,

Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 10

A l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », insérer les mots : « ou syndicale représentative des salariés du secteur, »

Amendement CE 79 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 15

A la première phrase de l'alinéa 2, après les mots : « sécurité ferroviaire, », insérer les mots : « avec lequel, elle coopère étroitement, ».

Amendement CE 80 présenté par Mmes et MM. Maxime Bono, François Brottes, Jean Gaubert, Bernard Lesterlin, Jean-Luc Pérat, Catherine Coutelle, Henri Jibrayel, Colette Langlade, Frédéric Cuvillier, Philippe Tourtelier, Philippe Plisson, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Jean-Paul Chanteguet, Frédérique Massat, Annick Le Loch, Corinne Erhel, Pascale Got, Martine Lignières-Cassou, Catherine Quéré, Marie-Lou Marcel et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 23

Supprimer l'alinéa 4.

Amendement CE 81 présenté par Mmes et MM. Henri Jibrayel, Jean-Luc Pérat, Maxime Bono, François Brottes, Odile Saugues, Bernard Lesterlin, Jean Gaubert, Colette Langlade, Catherine Coutelle, Frédéric Cuvillier et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 24

Supprimer les alinéas 1 et 2.

Amendement CE 82 présenté par Mmes et MM. Henri Jibrayel, Jean-Luc Pérat, Maxime Bono, François Brottes, Odile Saugues, Bernard Lesterlin, Jean Gaubert, Colette Langlade, Catherine Coutelle, Frédéric Cuvillier et les commissaires socialistes aux affaires économiques :

Article 24

I. - A la première phrase de l'alinéa 6, après les mots : « exprimé en », insérer le mot : « équivalence ».

II. - A l'alinéa 6, après les mots : « Conseil d'État », rédiger ainsi la fin de la première phrase : « par mois et trimestre et année civils ».

Amendement CE 83 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article 8

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire. »

Amendement CE 84 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article additionnel après l'article 24

Insérer l'article suivant :

« I. – Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile sont insérés six articles ainsi rédigés :

« Art. L. 423-7. - Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-12 :

- Le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C, mentionnées à l'article L. 421-1,

- Le personnel navigant commercial est celui qui relève de la section D mentionnée à l'article L. 421-1,

Art. L. 423-8. - Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécifique pour l'élection des représentants du personnel.

Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants commerciaux est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécifique pour l'élection des représentants du personnel.

L. 423-9. - Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral spécifique aux personnels navigants techniques en application de l'article L. 423-8, un minimum d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le Code du Travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral spécifique aux personnels navigants commerciaux en application de l'article L. 423-8, un minimum d'un délégué titulaire et d'un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le Code du Travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

L. 423-10. - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un ou des collèges électoraux spécifiques sont créés pour le personnel navigant technique et/ou le personnel navigant commercial, est représentative à l'égard des personnels relevant de ce ou ces collèges spécifiques l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages

exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce ou ces collèges.

Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique et/ou du personnel navigant commercial, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux des personnels navigants techniques et/ou des personnels navigants commerciaux, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

Art. L. 423-11. - Dans les entreprises dans lesquelles un collègue électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques et/ou les personnels navigants commerciaux, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques ou que les personnels navigants commerciaux, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège spécifique concerné au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ces collèges à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

Dans les entreprises dans lesquelles un collègue électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques et/ou les personnels navigants commerciaux, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges spécifiques au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans l'ensemble de ces collèges à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

Art. L. 423-12. - Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques ou que les personnels navigants commerciaux, sa validité est subordonnée à sa signature par un ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail, ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège spécifique concerné en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants.

Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants, sa validité est subordonnée à sa signature par un ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail, ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges spécifiques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et en l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans l'ensemble de ces collèges à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

II. – L'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est abrogé.

III. – Les dispositions des I et II du présent article entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique ou que la catégorie professionnelle du personnel navigant commercial, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise, ou, à défaut, des délégués du personnel, dans la catégorie professionnelle spécifique.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord. »

Amendement CE 98 présenté par MM. Jean Dionis du Séjour et Raymond Durand :

Article additionnel après l'article 3

Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Le I de la section VII du chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« C : Imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse.

« Art. 1519 D. - Les communes sur le territoire desquelles sont implantées des lignes de chemin de fer à grande vitesse perçoivent chaque année une imposition forfaitaire en raison de cette implantation.

« Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune.

« Pour 2009, l'imposition forfaitaire est fixée à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Ces chiffres sont révisés chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

Amendement CE 99 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

Au début de l'alinéa 1, supprimer les mots : « A compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, ».

Amendement CE 100 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

A l'alinéa 2, substituer aux mots :

« , signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, »

les mots :

« , relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, ».

Amendement CE 101 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23

A la deuxième phrase de l'alinéa 4, après le mot : « avenant », insérer les mots : « au contrat de concession ».

Amendement CE 102 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 bis

A l'alinéa 3, après les mots : « traités d'adhésion », insérer les mots : « à l'Union européenne ».

Amendement CE 104 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 bis

I. - A l'alinéa 14, après la référence : « 12° de l'article 13 », insérer les mots : « et l'article 13-1 ».

II. - Dans le même alinéa, substituer aux mots : « est abrogé », les mots : « sont abrogés ».

Amendement CE 105 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 ter

A l'alinéa 5, après les mots : « coupable d'infractions », substituer aux mots : « au temps », les mots : « à la réglementation du temps ».

Amendement CE 106 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 23 ter

Aux alinéas 4 et 5, substituer à la référence : « 689-11 », la référence : « 689-12 ».

Amendement CE 107 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 23 ter

Insérer l'article suivant :

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1°) Au début du I de l'article 6-2, au début de la 2ème phrase du II de l'article 7 et à la fin du 8e alinéa de l'article 29 sont ajoutés les mots : « Sans préjudice de l'article 29-1 ».

2°) Après l'article 29, il est inséré un article 29-1 ainsi rédigé :

« Art. 29-1. - L'État peut autoriser, pour une durée déterminée, les entreprises de transport public routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs, à condition que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents.

« L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si la condition précitée n'est pas remplie ou si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Il peut être saisi à cette fin par une collectivité intéressée.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'applications du présent article et notamment les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport concernées sont consultées ».

3°) Au deuxième alinéa de l'article 46 les mots « et 28-1-2 » sont remplacés par les mots « 28-1-2 et 29-1 »

Amendement CE 108 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 23 ter

Insérer l'article suivant :

I. - Une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage.

Lorsque l'entreprise de transport justifie qu'un de ses véhicules a effectué un transport international au cours de cette période, l'entreprise co-contractante a la possibilité de faire réaliser par ce véhicule trois nouvelles opérations de cabotage dans les sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le fait pour l'entreprise ayant commandé les prestations de cabotage de ne pas respecter ces dispositions est puni d'une amende de 15 000 €.

II. - Le dernier alinéa du I de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi complété :

« Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport. »

Amendement CE 109 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Substituer à l'alinéa 2 l'alinéa suivant :

« Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. »

Amendement CE 110 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « du I ».

Amendement CE 111 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 24

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. - Les dispositions du deuxième alinéa du 2° du II du présent article entrent en vigueur à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu par cet alinéa. »

Amendement CE 112 présenté par MM. Yanick Paternotte, rapporteur, et Serge Poignant :

Article additionnel après l'article 24

Insérer l'article suivant :

I. - Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 423-7.* - Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-10 le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1.

« *Art. L. 423-8.* - Par dérogation aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de la constitution ou du renouvellement des délégués du personnel, de la délégation unique du personnel ou des représentants du personnel au comité d'entreprise, cette catégorie constitue un collège spécial.

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa ci-dessus, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. »

« *Art. L. 423-9.* - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative, à l'égard des personnels relevant de ce collège, l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail, et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

« *Art. L. 423-10.* - Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des

titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel quel que soit le nombre de votants, et l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. ».

II. - La première phrase du premier alinéa de l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est ainsi modifiée :

1°) Les références : « L. 433-2 et L. 435-4 » sont remplacées par les références : « L. 2324-11 et L. 2327-4 » ;

2°) Après les mots « les personnels navigants professionnels », sont insérés les mots : « autres que ceux mentionnés à l'article L.423-8 ».

III. - Les dispositions du I. et II. entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord.

Amendement CE 113 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 14, substituer au mot : « aéroports », le mot : « aérodromes ».

Amendement CE 114 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 17, substituer aux mots : « à ces mesures », les mots : « aux mesures prévues au I ».

Amendement CE 115 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 26

A l'alinéa 27, après le mot : « commission », insérer les mots : « des faits constitutifs ».

Amendement CE 116 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 26

Insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 227-11 ainsi rédigé :

Art. L. 227-11 - I. - Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

II. - Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis par arrêté.

III. - Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au II du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

IV. - Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial prévues au II du présent article. »

Amendement CE 117 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 26

Insérer l'article suivant :

« L'article L. 571-15 du code de l'environnement est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque le plan de gêne sonore d'un aéroport présente un domaine d'intersection avec les zones A, B ou C du plan d'exposition au bruit d'un autre aéroport, les habitants situés dans les limites de ces zones A, B et C sont assimilés à des riverains en zone III du plan de gêne sonore du premier aéroport et peuvent, à ce titre, prétendre à l'aide à l'insonorisation dans les mêmes conditions. »

Amendement CE 118 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 27

A l'alinéa 10, substituer aux mots : « mentionnés aux textes figurant », les mots : « prévus par les textes visés ».

Amendement CE 119 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 27

A la fin de l'alinéa 11, substituer aux mots : « entrant dans l'application dudit règlement », les mots : « du règlement et de ses textes d'application ».

Amendement CE 120 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 28

Rédiger ainsi cet article :

« Le premier alinéa de l'article L.123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure, par les autorités et dans les situations suivantes :

- le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ainsi qu'en cas de non restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes, sans préjudice dans ce cas des compétences dévolues en ce domaine aux préfets ;

- l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ;

- l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par cette autorité. »

Amendement CE 121 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

A la fin de l'alinéa 42, substituer aux mots :

« et selon les modalités identiques à celles de sa nomination »,

les mots :

« , par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. »

Amendement CE 122 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

I. – A l'alinéa 44, après la première phrase, insérer la phrase suivante :

« La liste des informations concernées est déterminée par décret en Conseil d'État. »

II. – Supprimer l'alinéa 48.

III. – Après l'alinéa 50, insérer les 3 alinéas suivants :

« IV. - Il est institué une commission qui est obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses

fonctions, des informations dont la divulgation est sanctionnée au III du présent article, souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service.

Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, le président de Réseau ferré de France ou son représentant, le directeur du service de gestion des trafics et circulations ou son représentant et un représentant des agents du service gestionnaire des trafics et des circulations. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent IV. »

Amendement CE 123 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 50, insérer l'alinéa suivant :

« e) Le dernier alinéa du II de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé ».

Amendement CE 124 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 22, insérer l'alinéa suivant : « L'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat. »

Amendement CE 125 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

A l'alinéa 29, supprimer le mot : « candidat ».

Amendement CE 126 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A l'alinéa 2, substituer aux mots : « commission d'aptitudes ferroviaires », les mots : « commission ferroviaire d'aptitudes ».

Amendement CE 127 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

I. - A l'alinéa 3, substituer par deux fois à la date : « 1^{er} décembre 2010 », la date : « 1^{er} juin 2011 ».

II. - A la première phrase de l'alinéa 3, substituer à la date : « 1^{er} décembre 2012 », la date : « 1^{er} juin 2013 ».

III. - A la dernière phrase de l'alinéa 3, substituer à la date : « 1^{er} décembre 2017 », la date : « 1^{er} juin 2018 ».

Amendement CE 128 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A la dernière phrase de l'alinéa 3, substituer au mot : « repoussées », le mot : « fixées ».

Amendement CE 129 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} bis

A la fin de l'alinéa 6, substituer aux mots : « commission d'aptitudes ferroviaires », les mots : « commission ferroviaire d'aptitudes ».

Amendement CE 130 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er} ter

A l'alinéa 2, substituer aux mots :

« organisés par le syndicat des transports d'Île-de-France et par les régions »,

les mots :

« urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

Amendement CE 131 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

I. - A l'alinéa 2, après le mot : « est », insérer le mot : « ainsi ».

II. - A l'alinéa 2, supprimer les mots : « par deux phrases ainsi rédigées ».

III. - A l'alinéa 3, supprimer la dernière phrase.

Amendement CE 132 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

I. - A l'alinéa 8, après le mot : « environnement », insérer les mots : « agréées au titre de l'article L.141-1 du code de l'environnement »

II. - Compléter l'alinéa 9 par les mots : « , en tenant compte des obligations liées à la protection de l'environnement ».

Amendement CE 133 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 3

Insérer l'article suivant :

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 est complété par un alinéa ainsi rédigé:

« 8°- de faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains. »

Amendement CE 134 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 4

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A ce titre, l'Autorité veille à la bonne application des dispositions de l'article 24-III de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. »

Amendement CE 135 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 4

A l'alinéa 5, substituer aux mots : « d'orientation des transports intérieurs », le mot : « pré-citée ».

Amendement CE 136 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

I. - A l'alinéa 1, substituer au mot : « assure », le mot : « effectue ».

II. - A l'alinéa 1, substituer au mot : « vérifie », le mot : « s'assure ».

III. - A l'alinéa 1, supprimer les mots : « ainsi assuré ».

Amendement CE 137 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 39, insérer les deux alinéas suivants :

« *c bis*) Après le quatrième alinéa de l'article 18 est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance ; ». »

Amendement CE 138 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord. »

Amendement CE 139 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire. »

Amendement CE 140 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A l'alinéa 9, supprimer les deuxième et troisième phrases.

Amendement CE 141 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

A l'avant-dernière phrase de l'alinéa 9, substituer aux mots : « tarifications sociales », les mots : « tarifs sociaux nationaux ».

Amendement CE 142 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 8

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« VIII. – L'autorité émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la société nationale des chemins de fer, conformément aux dispositions du III de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée. »

Amendement CE 143 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

A la première phrase de l'alinéa 1, après les mots : « réseau ferroviaire », insérer les mots : « , y compris les gares, ».

Amendement CE 144 présenté par MM. Yanick Paternotte, rapporteur, et Patrick Ollier :

Article 10

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante : « les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ».

Amendement CE 145 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 14

Après les mots : « auprès du », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 9 : « comptable public de l'autorité de régulation des activités ferroviaires ».

Amendement CE 146 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 18

Après la deuxième phrase, insérer la phrase suivante : « Il comporte toutes recommandations utiles. »

Amendement CE 147 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 22 bis

Après le chiffre : « 8 », insérer les mots : «, à l'exception du VIII, ».

Amendement CE 148 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 1^{er}

Après les mots : « du réseau », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 28 : « tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise ».

Amendement CE 149 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 5

A la première phrase de l'alinéa 6, substituer au mot : « cinq », le mot : « quatre ».

Amendement CE 151 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article additionnel après l'article 2

Insérer l'article suivant :

« Afin notamment de favoriser la création d'opérateurs ferroviaires de proximité spécialisés dans le fret, le Gouvernement remettra sous six mois à compter de la publication de la présente loi un rapport au Parlement relatif aux modalités et à l'impact d'un transfert à « Réseau ferré de France » des gares de fret, y compris les voies de débord, les entrepôts et les cours de marchandises, dans le but de rendre ce transfert effectif avant le 31 décembre 2010. »

Amendement CE 152 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 2

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

I. - Après le mot : « infrastructure », supprimer la fin de la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1.

II. - En conséquence, après la deuxième phrase de l'article 1^{er}-1, insérer la phrase suivante :

« Lorsque la gestion du trafic et des circulations et le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité sont inclus dans le périmètre du contrat ou de la convention, ces missions sont assurées par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du Réseau ferré national définis par Réseau ferré de France ».

Amendement CE 153 présenté par M. Yanick Paternotte, rapporteur :

Article 9

Dans la dernière phrase de l'alinéa 1, après le mot : « autorité », ajouter : « dans un délai de deux mois. »