

ASSEMBLÉE NATIONALE

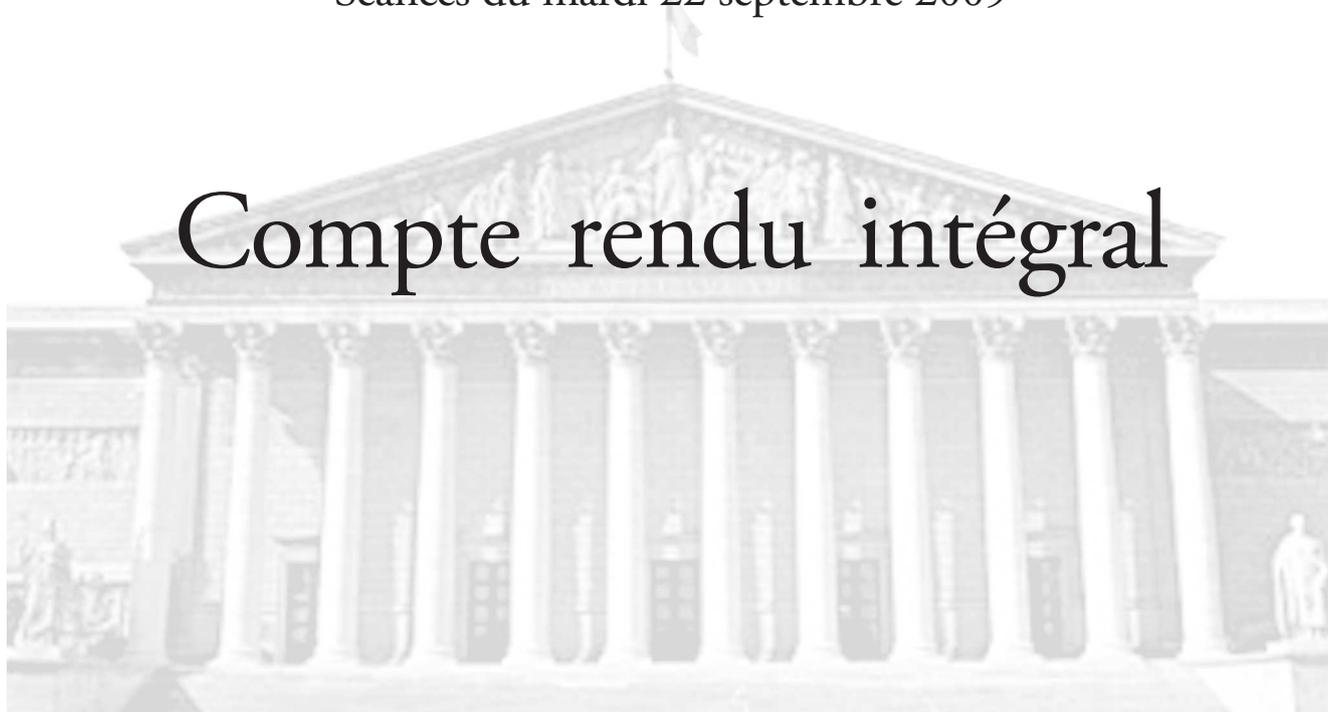
JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

Séances du mardi 22 septembre 2009

Compte rendu intégral



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



JO
JOURNAUX
OFFICIELS

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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 7371

2^e séance 7405

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

11^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 22 septembre 2009

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES

1. Nomination d'un député en mission temporaire (p. 7374)

2. organisation et régulation des transports ferroviaires (*suite*) (p. 7374)

Discussion des articles (*suite*) (p. 7374)

Article 9 (p. 7374)

Amendement n° 56

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

Amendements n°s 121, 57.

Article 10 (p. 7375)

Amendement n° 102.

Amendements n°s 80 et 58.

Article 11 (p. 7375)

Amendements n° 103.

Article 12 (p. 7375)

Amendements n° 104.

Article 13 (p. 7375)

Amendements n° 105.

Article 14 (p. 7375)

Amendements n°s 106, 126.

Article 15 (p. 7376)

Amendements n°s 107, 81.

Article 16 (p. 7376)

Amendements n° 108.

Article 16 *bis* (p. 7376)

Amendements n° 109.

Article 17 (p. 7376)

Amendements n° 110.

Article 18 (p. 7376)

Amendements n° 111.

Article 19 (p. 7376)

Amendements n° 112.

Article 20 (p. 7376)

Amendements n° 113.

Article 21 (p. 7376)

Amendements n° 114.

Article 22 (p. 7376)

Amendements n° 115.

Article 22 *bis* (p. 7377)

Amendements n° 116.

Article 23 (p. 7377)

Amendements n°s 59, 82, 12.

Avant l'article 23 *bis* (p. 7378)

Amendements n° 23.

Article 23 *bis* (p. 7378)

Amendements n°s 60, 61, 62.

Après l'article 23 *bis* (p. 7379)

Amendements n°s 122 rectifié, 14.

Article 23 *ter* (p. 7379)

Après l'article 23 *ter* (p. 7379)

Amendements n° 123 avec le sous-amendement 141.

Article 23 *quater* (p. 7380)

Article 23 *quinquies* (p. 7380)

Amendements n° 9 rectifié.

Article 23 *sexies* (p. 7382)

Après l'article 23 *sexies* (p. 7382)

Amendements n°s 22 deuxième rectification, 124, 131, 125 rectifié, 132.

Article 24 (p. 7383)

Amendement n° 63.

Amendements identiques n°s 83 et 93.

Amendements identiques n°s 84 et 91.

Amendements identiques n°s 85 et 94.

Article 24 *bis* (p. 7384)

Amendements n° 64.

Article 25 (p. 7385)

Amendements n° 65.

Articles 26 à 28 (p. 7385)

Après l'article 28 (p. 7385)

Amendements n° 86, 87.

Article 28 *bis* (p. 7386)

Article 29 (p. 7386)

M. René Couanau, Mme Catherine Coutelle, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 7387)

M. Daniel Paul, Mme Catherine Coutelle, M. Thierry Benoit, Mme Françoise Branget, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

Suspension et reprise de la séance (p. 7389)

3. Parcs et ateliers (p. 7389)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports,

M. Charles de La Verpillière, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 7391)

M. Sébastien Huyghe,

M. Bernard Derosier,

M. André Chassaigne,

M. Michel Bouvard,

M. Philippe Martin,

M. Kléber Mesquida,

M. Jacques Valax,

M. Gérard Charasse,

M. le secrétaire d'État.

Discussion des articles (p. 7398)

Article 1^{er} et 2 (p. 7398)

Article 3 (p. 7398)

M. André Chassaigne.

Amendements n° 17.

Article 4 et 5 (p. 7398)

Article 6 (p. 7398)

M. Bernard Derosier.

Article 7 à 9 (p. 7399)

Article 10 (p. 7399)

Amendements n° 37.

Article 11 (p. 7399)

M. André Chassaigne.

Amendements n° 13, 20.

Articles 12 et 13 (p. 7400)

Article 13 *bis* (p. 7400)

Amendements n° 43, 25, 44.

Article 14 à 19 *bis* (p. 7401)

Article 20 (p. 7401)

Amendements n° 11, 12, 47 rectifié.

Article 21 (p. 7401)

Amendements n° 26 rectifié, 23.

Article 21 *bis* A (p. 7402)

M. Bernard Derosier, M. Michel Bouvard.

Amendements n° 45.

Articles 21 *bis* à 25 (p. 7403)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 7403)

M. André Chassaigne, M. Bernard Derosier, M. Michel Bouvard.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

M. le président.

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7404)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RUDY SALLES

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

NOMINATION D'UN DÉPUTÉ EN MISSION TEMPORAIRE

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre une lettre l'informant de sa décision de charger M. Pierre Lequiller, député des Yvelines et président de la commission chargée des affaires européennes, d'une mission temporaire auprès de M. le ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire et de M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes.

2

ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Suite de la discussion d'un projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (n^{os} 1507, 1788, 1806).

Discussion des articles (suite)

M. le président. Hier l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles, s'arrêtant à l'article 9.

Article 9

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n^o 56, visant à supprimer l'article 9.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Chacun connaît notre opposition à la mise en place d'une tutelle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sur l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

Nous avons, certes, entendu les réponses en la matière de M. le rapporteur: elles sont toutefois loin de nous avoir convaincus.

L'ARAF serait compétente pour apprécier, à l'appui d'un litige, si l'EPSF a bien appliqué la réglementation en matière de sécurité. Or l'EPSF est une autorité chargée d'une mission régalienne dans le domaine, particulièrement sensible, de la sécurité. On confierait donc des pouvoirs régaliens de sécurité à une autorité de régulation économique chargée d'organiser les conditions favorables aux nouveaux entrants et dotée du plus haut degré d'indépendance.

La commission est même allée jusqu'à préciser que l'ARAF pourrait être saisie de tout préjudice lié à l'accès au réseau concernant la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire. L'intention des auteurs de cette adjonction est de poser explicitement que l'application et le contrôle des règles en matière de sécurité ferroviaire ne sauraient avoir pour effet d'entraver le bon fonctionnement du marché concurrentiel des transports ferroviaires. Quel programme!

Nous sommes opposés à cette mise sous tutelle, car elle constituerait une dérive et ferait peser des risques importants sur l'application de la réglementation en termes de sécurité. Que de pouvoirs entre les mains d'une même autorité dans le seul but de ne pas entraver le jeu de la concurrence! Autant de remarques qui justifient largement notre demande de suppression de l'article 9.

Nous reviendrons sur le sujet avec les amendements suivants.

M. le président. La parole est à M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 56.

M. Yanick Paternotte, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. La commission a émis un défavorable à cet amendement de suppression.

Comme je l'ai souligné hier soir, l'EPFS et l'ARAF ne constituent pas deux autorités: le premier est un établissement public et la seconde une autorité indépendante. De plus, il n'est pas question de mettre qui que ce soit sous tutelle, mais de savoir à qui reviendra le dernier mot. L'établissement public aura un avis consultatif et non pas décisionnel.

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Avis identique à celui de la commission.

(L'amendement n^o 56 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement rédactionnel, n° 121, présenté par le Gouvernement.

(L'amendement n° 121, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 57.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet amendement a trait au même sujet que le précédent, puisque, à l'initiative de la commission, un alinéa 8 a été introduit pour préciser que l'ARAF peut être saisi de tout préjudice lié à l'accès au réseau concernant la surveillance exercée en matière de sécurité, l'intention des auteurs étant de signifier que l'application et le contrôle en matière de sécurité ferroviaire ne sauraient avoir pour effet d'entraver le bon fonctionnement du marché concurrentiel. La séparation organique entre régulation économique et sécurité ferroviaire est mise à mal dans cet article.

Certes, l'ARAF ne dispose pas du pouvoir de réformation des actes de l'EPSF, lequel concerne directement les règles de sécurité, mais elle a le dernier mot quant à l'application de ces règles. En effet, la disposition introduite prévoit de faire relever de la compétence de l'ARAF les litiges se rapportant au respect des règles de sécurité et à un traitement supposé inéquitable ou discriminatoire résultant de contrôles de sécurité. Dans ce cas, l'ARAF pourrait se substituer à l'EPSF, lequel doit normalement donner les autorisations d'accès au réseau. Confier de tels pouvoirs à une autorité de régulation économique est très dangereux, compte tenu du principal objet de celle-ci, s'assurer que rien n'entrave la concurrence. On ne peut donc considérer qu'elle pourra trancher les litiges de façon impartiale, et c'est inacceptable.

C'est la raison pour laquelle nous demandons et continuons de demander la suppression de cette disposition.

(L'amendement n° 57, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 9, amendé, est adopté.)

Article 10

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 102, visant à supprimer l'article 10.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

(L'amendement n° 102, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 80 et 58, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour soutenir l'amendement n° 80.

Mme Catherine Coutelle. Cet amendement vise à insérer, à l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », les mots : « ou syndicale représentative des salariés du secteur ».

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 58.

M. Daniel Paul. Il a le même objet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable, car ils sont déjà satisfaits.

(Les amendements nos 80 et 58, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 103, visant à supprimer l'article 11.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Nous avons demandé à ce que tous les articles concernant l'ARAF soient regroupés en un seul, ce qui nous aurait permis d'en demander en une fois la suppression pure et simple. Il nous a été répondu que nous devrions demander la suppression de chaque article concernant l'ARAF. C'est la raison pour laquelle nous demandons la suppression des mesures relatives à l'ARAF contenues dans les articles 11 à 22 bis.

Dans ces conditions, je considère avoir défendu tous les amendements de suppression des articles 11 à 22 bis et je n'interviendrai plus que pour soutenir des amendements relatifs à d'autres sujets.

M. le président. Je tiens, monsieur Paul, à saluer votre souci d'efficacité et à vous en remercier.

(L'amendement n° 103, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 11 est adopté.)

Article 12

M. le président. L'amendement n° 104, visant à supprimer l'article 12, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 104, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 12 est adopté.)

Article 13

M. le président. L'amendement n° 105, visant à supprimer l'article 13, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 105, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

M. le président. L'amendement n° 106, visant à supprimer l'article 14, a été défendu.

(L'amendement n° 106, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 126.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement de clarification, visant à conforter l'indépendance de l'ARAF en lui attribuant une ressource propre.

Le projet de loi tel qu'il résulte des travaux du Sénat avait prévu que cette ressource soit versée à l'ARAF par les gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, comme nous ne voulons pas diminuer les ressources des gestionnaires et que ce sont les entreprises ferroviaires qui bénéficient d'un droit d'accès à ladite infrastructure, il nous paraît plus logique de mettre à leur charge le paiement de ce droit fixe.

(L'amendement n° 126, accepté par la commission, est adopté.)

(L'article 14, amendé, est adopté.)

Article 15

M. le président. L'amendement n° 107, visant à supprimer l'article 15, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 107, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 81.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Cet amendement vise à ce que les meilleures conditions et la plus grande clarté président à la coopération entre l'ARAF et l'ÉPSF, ce qui, monsieur le rapporteur, ne nous paraît pas encore acquis.

(L'amendement n° 81, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 15 est adopté.)

Article 16

M. le président. L'amendement n° 108, visant à supprimer l'article 16, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 108, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 16 est adopté.)

Article 16 bis

M. le président. L'amendement n° 109, visant à supprimer l'article 16 bis, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 109, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 16 bis est adopté.)

Article 17

M. le président. L'amendement n° 110, visant à supprimer l'article 17, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 110, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

M. le président. L'amendement n° 111, visant à supprimer l'article 18, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 111, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 18 est adopté.)

Article 19

M. le président. L'amendement n° 112, visant à supprimer l'article 19, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 112, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

M. le président. L'amendement n° 113, visant à supprimer l'article 20, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 113, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 20 est adopté.)

Mme Catherine Coutelle. C'est le TGV!

M. le président. Oui, nous sommes dans le ton : c'est bien le TGV. (Sourires.)

Article 21

M. le président. L'amendement n° 114, visant à supprimer l'article 21, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 114, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 21 est adopté.)

Article 22

M. le président. L'amendement n° 115, visant à supprimer l'article 22, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 115, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 22 est adopté.)

Article 22 bis

M. le président. L'amendement n° 116, visant à supprimer l'article 22 bis, a déjà été défendu.

(L'amendement n° 116, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 22 bis est adopté.)

Article 23

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 59 et 82.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 59.

M. Daniel Paul. Le III de l'article 23 a pour objet d'intégrer à la concession autoroutière de la société des autoroutes du tunnel du Mont-Blanc dix-sept kilomètres de route nationale compris entre Le Fayet et la rampe d'accès au tunnel, l'objectif affiché étant d'assurer la continuité de l'exploitation du réseau national entre l'autoroute A 40 et le tunnel sans changer le statut de cette route.

Il s'agit en réalité, sous prétexte de continuité d'exploitation, de concéder pour la première fois un tronçon de route nationale au profit de la concession routière. Dans ces conditions, pourquoi ne pas prendre en considération la continuité avec le réseau routier non concédé ?

Par ailleurs, le Parlement a déjà rejeté l'argument de la continuité d'exploitation lorsque les sociétés concessionnaires d'autoroutes avaient demandé l'adossement des bretelles d'accès. La commission des affaires économiques du Sénat a laissé entendre que l'avenant, dont nous ignorons le contenu aujourd'hui, devrait assurer la gratuité pour les usagers locaux.

Pourquoi ne pas inscrire ce principe de gratuité dans la loi en spécifiant que la traversée de cette portion de 17 kilomètres sera gratuite pour les usagers locaux ? Ce tronçon construit grâce à nos efforts collectifs ne doit pas être exploité au bénéfice de capitaux privés. Tel est le sens du présent amendement.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour soutenir l'amendement n° 82.

Mme Catherine Coutelle. Mes arguments sont les mêmes que ceux de M. Paul et j'insisterai sur le fait que c'est la première fois que des bretelles d'autoroute sont concédées au secteur privé alors qu'elles ont été construites avec de l'argent public. Ce précédent peut se révéler dangereux.

M. Michel Bouvard. Il serait de bon aloi de déposer des amendements dans un domaine que l'on connaît !

Mme Catherine Coutelle. Nous souhaitons que les usagers réguliers bénéficient de la gratuité.

Nous nous opposons donc fermement à l'alinéa 4 de l'article.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. L'objectif de l'alinéa 4 de l'article 23 est d'assurer la continuité de l'itinéraire situé entre la partie concédée et le tunnel du Mont-Blanc sur l'autoroute A 40.

Mme Catherine Coutelle. Cela ne s'est jamais fait !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il s'agit d'assurer la continuité d'exploitation. La circulation reste libre de péage – de ce point de vue il n'y aura aucun changement. Cette disposition vise seulement à garantir une meilleure exploitation, dans le sens de l'intérêt général. Le Gouvernement est par conséquent défavorable à ces amendements identiques.

Mme Catherine Coutelle. Ce principe vaudra-t-il donc pour toutes les autoroutes ?

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je souhaite éclairer mes collègues car j'ai le sentiment qu'ils font fausse route...

En réalité, c'est la deuxième fois, et non la première, qu'un tel dispositif serait appliqué et pour un cas en tout similaire. Il se trouve que je suis administrateur de la Société française du tunnel routier du Fréjus – nous avons eu d'ailleurs le bonheur d'accueillir le secrétaire d'État chargé des transports il y a quelques semaines pour lancer les travaux de la galerie de sécurité –, et ce depuis une vingtaine d'années, soit le moment où la concession de l'autoroute de Maurienne a été attribuée à cette société.

La voie d'accès au tunnel du Fréjus a été transférée à la concession autoroutière. Autrement dit, le trajet qui va du Freney au tunnel du Fréjus a été intégré à la concession autoroutière de l'autoroute de Maurienne. Or, depuis, la gratuité n'a pas été remise en cause sur cette section. Ainsi, aujourd'hui comme avant le transfert à la concession autoroutière, chacun peut emprunter gratuitement le viaduc du Charmaix, situé au Freney, en aval de Modane. Un tel transfert répond à une logique de continuité territoriale.

Je rappelle du reste, monsieur le secrétaire d'État, que je n'étais pas favorable à la privatisation des réseaux autoroutiers, ...

M. Daniel Paul. Très bien !

M. Michel Bouvard. ...pas plus sous le gouvernement Gayssot qui l'avait entamée (*Sourires*),...

M. Daniel Paul. Lapsus révélateur !

M. Michel Bouvard. ...pas plus sous le gouvernement Jospin, voulais-je dire, que sous le gouvernement de M. de Villepin. Je m'étais alors réjoui que l'État reste majoritaire au sein des deux sociétés tunnelières – l'ATMB comme la SFTRF –, situation qui, je l'espère, ne changera pas eu égard aux enjeux qui s'attachent à ces tracés.

(Les amendements identiques n° 59 et 82 ne sont pas adoptés.)

M. le président. J'appelle l'amendement, n° 12, de M. Martial Saddier, que la commission a accepté.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. En effet, à ceci près qu'elle propose, avec l'accord de son auteur, de substituer le mot « comporte » au mot « comportera ».

(L'amendement n° 12, tel qu'il vient d'être rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 23, amendé, est adopté.)

Avant l'article 23 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 23, portant article additionnel avant l'article 23 bis.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

(L'amendement n° 23, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Article 23 bis

M. le président. Nous en venons à l'article 23 bis. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 60.

M. Daniel Paul. Il s'agit d'un amendement de suppression.

Vous savez notre opposition au cabotage routier. Or vous nous proposez tout simplement de franchir une étape supplémentaire de déréglementation et d'ouverture à la concurrence avec le reste de l'Europe – même si vous allez sans doute prétendre, monsieur le rapporteur, que vous avez limité les effets dévastateurs de ce système.

Il s'agit ici de concurrence entre les pavillons de transport routier de marchandise. Cette concurrence ne sera pas sans incidence globale sur le report modal, par le fait de l'accentuation du *dumping*. La libéralisation à laquelle il est procédé ne saurait être masquée par un soupçon de régulation.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable, dans la mesure où le cabotage est déjà déréglementé. Or il s'agit ici de le réglementer à nouveau. Aussi, curieusement, l'amendement se révélerait-il contre-productif. M. Paul ne peut donc qu'être favorable à l'article 23 bis. Je l'incite à retirer son amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Paul ?

M. Daniel Paul. Bien sûr !

(L'amendement n° 60 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 61.

M. Daniel Paul. Après l'alinéa 5, nous proposons d'insérer l'alinéa suivant : « Les restrictions de circulation en vigueur pour les transports de marchandises sont maintenues. » L'article 23 bis précise en effet que l'opération de cabotage « doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international ».

Or la législation française interdit la circulation des poids lourds le dimanche. Les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes, qu'ils transportent des marchandises dangereuses ou non, sont soumis, à l'exclusion des véhicules spécialisés et des engins agricoles, à des restrictions de circulation. D'une manière générale, ces véhicules n'ont pas le droit de circuler sur l'ensemble du réseau routier

du samedi à partir de vingt-deux heures jusqu'au dimanche à vingt-deux heures, ainsi que les veilles de jours fériés, de vingt-deux heures jusqu'à vingt-deux heures le lendemain.

Les sept jours mentionnés par le texte incluent obligatoirement un week-end. S'agit-il d'un premier pas vers une remise en cause de l'interdiction pour les poids lourds de circuler le dimanche ? Le présent amendement a justement pour objet de maintenir les restrictions de circulation en vigueur.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

M. Daniel Paul. Pourquoi ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Ce texte n'a pas de but caché, monsieur Paul. Du reste, les restrictions de circulation sont du domaine réglementaire, tout comme le code de la route.

M. Daniel Paul. C'est impossible !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Bien sûr que si ! Le règlement en la matière est on ne peut plus français – et d'autres pays l'ont adopté –, et le texte ne remet pas du tout en cause l'interdiction des poids lourds de circuler le dimanche sur le domaine autoroutier ; ce n'est pas du tout le but de la manœuvre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cette disposition relève en effet du domaine réglementaire.

(L'amendement n° 61 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Daniel Paul. Cet amendement vise à compléter l'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'écotaxe sur les poids lourds. »

Alors que le secteur des transports est directement concerné par la réduction des gaz à effet de serre, la présence d'une forte industrie ferroviaire – la France accueille en effet les trois principaux industriels mondiaux dans ce domaine – représente une chance pour le développement des transports collectifs et les alternatives au transport routier.

Sans contraintes, il est illusoire d'envisager la réalisation d'avancées pour la qualité de la vie, l'environnement et la maîtrise de l'énergie. Dans le contexte actuel, le poids lourd apparaît certes comme le mode le plus souple, le plus adapté et le plus rentable. En revanche, du point de vue de l'intérêt général, si l'on intègre les coûts externes, c'est-à-dire la somme des coûts induits – pollution atmosphérique, consommation énergétique, accidents, temps perdu... –, coûts qui sont supportés pour l'essentiel par la collectivité, la donne n'est plus la même. Ainsi, en 2000, le total de ces coûts induits pour l'Europe des Quinze a été estimé à 650 milliards d'euros !

L'autorisation du cabotage exige la mise en place et l'application immédiates de la taxe poids lourds, sans quoi le pavillon routier français, qui réalise 90 % de ses flux en trafic interne, serait voué à la mort puisque les pavillons étrangers caboteurs n'ont pas de fiscalité à acquitter sur notre territoire.

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Monsieur Paul, l'écotaxe n'entrera en vigueur qu'en 2011, voire en 2012 si l'on se montre plus réaliste.

Mme Catherine Coutelle. Ce sera trop tard !

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Il s'agit donc d'encadrer le cabotage immédiatement afin de protéger nos entreprises. Votre amendement va donc à l'encontre des intérêts des entreprises et des travailleurs.

(L'amendement n° 62, repoussé par la commission, n'est pas adopté.)

(L'article 23 bis est adopté.)

Après l'article 23 bis

M. le président. Je suis saisi de deux amendements portant articles additionnels après l'article 23 bis.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 122 rectifié.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Cet amendement de clarification a pour objet de renforcer la sécurité juridique des relations entre partenaires des opérations de transport, en particulier en ce qui concerne le transporteur ayant recours à la sous-traitance. Il clarifie également la notion de faute inexcusable par rapport à la faute grave. Enfin, il précise les modalités de l'application de contrat type pour les commissionnaires en liaison avec les transporteurs internationaux.

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

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Favorable : cet amendement protège vraiment le consommateur.

(L'amendement n° 122 rectifié est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Charles de Courson. Le présent amendement permet le transfert à un ou plusieurs organismes agréés de la gestion et de la délivrance des documents de contrôle du cabotage, en particulier le carnet de cabotage prévu en transport routier de voyageurs, et des autorisations de transport routier international. Il s'agit, pour le transport de marchandises, des autorisations bilatérales échangées avec les pays tiers à l'Union européenne et des autorisations délivrées dans le cadre du Forum international des transports – l'ex CEMT – et, pour le transport de voyageurs, des autorisations des lignes régulières internationales. Les entreprises se verront demander une participation financière destinée à couvrir les frais correspondants pour les organismes agréés.

Cette disposition permet à l'État de confier la gestion et la délivrance de ses titres à des organismes agréés par lui. Cette pratique s'est beaucoup développée et s'est révélée assez efficace en termes de rapidité.

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

M. Yanick Paternotte, *rapporteur*. Très favorable.

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Tout à fait favorable.

(L'amendement n° 14 est adopté.)

Article 23 ter

(L'article 23 ter est adopté.)

Après l'article 23 ter

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 123, portant article additionnel après l'article 23 ter, lequel amendement fait l'objet d'un sous-amendement n° 141.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 123.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. J'ai quelque scrupule à présenter cet amendement. Il concerne les ponts de nos îles – je pense en particulier à l'île de Ré, située dans la circonscription de M. Bono. La fin des remboursements des prêts pour construire ces ponts entraînera *ipso facto* la fin des péages. Si l'on ne fait rien, le résultat promet d'être catastrophique en matière environnementale.

Au mois de juin dernier, la commission des affaires économiques a adopté, à l'initiative de M. Léonard, un amendement qui fut écarté au titre de l'article 40 sans que je saisisse très bien pourquoi – mais peu importe. L'objectif reste de restreindre la circulation automobile dans les îles reliées au continent par un ouvrage d'art, grâce à un système d'écotaxe qui permettra de protéger l'environnement et dont le produit sera consacré au développement de transports collectifs propres. Cette disposition agréée aux élus de toutes les sensibilités politiques et aux associations concernées.

Certaines de nos îles sont fragiles et si, demain, on y laisse entrer n'importe qui n'importe comment, les conséquences seront terrifiantes. Il ne s'agit pas de procéder à une dissuasion par l'argent, mais de protéger les paysages et de remplacer la circulation automobile – l'île de Ré a commencé à le faire – par des transports collectifs propres.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour soutenir le sous-amendement n° 141.

Mme Catherine Coutelle. Vous avez tout à fait raison, monsieur le secrétaire d'État : il faut anticiper la fin des péages sur les îles, afin d'éviter un afflux de véhicules automobiles. Cela étant, vous ne m'empêchez pas de penser qu'un péage ou une écotaxe, c'est quand même une dissuasion par l'argent. Mais il est vrai que, pour l'instant, on n'a pas d'autre solution pour diminuer les flux.

Mon collègue Maxime Bono, qui n'a pu être présent ce matin, souhaiterait deux précisions. Votre amendement prévoit que cette écotaxe ne serait pas appliquée pour les transports en commun « fonctionnant avec des véhicules propres ». Son sous-amendement propose de remplacer ces mots par le mot : « publics ». Il y a aujourd'hui des cars qui se rendent sur l'île de Ré. Ce mode de transport est tout de même préférable. Or les cars ne seront pas forcément des véhicules propres dans un avenir proche.

D'autre part, il convient que le produit de l'écotaxe ne serve pas uniquement à la protection de l'environnement de l'île, ce qui est certes une bonne chose, mais aussi à améliorer l'usage de véhicules propres.

Cela dit, nous sommes favorables au principe de cette écotaxe.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable au sous-amendement, mais favorable à l'amendement, lequel reprend celui qui, présenté par M. Léonard en commission, avait reçu l'assentiment de tous.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai naturellement évoqué cette question avec votre excellent collègue Maxime Bono, député et maire de La Rochelle.

Il ne s'agit pas, madame Coutelle, d'empêcher les cars qui circulent actuellement, qu'il s'agisse des cars départementaux ou de ceux de la régie de La Rochelle, de pénétrer sur l'île de Ré. Notre objectif est que le mode de transport soit de plus en plus propre : des cars de plus en plus propres, puis des véhicules électriques. Il ne s'agit pas du tout de discriminer les modes de transport existants, mais de lancer un appel : l'avenir, dans ces îles, c'est de ne plus avoir de véhicules polluants, de quelque nature qu'ils soient. Cela ne remettra pas en cause les transports actuels.

Je ne suis pas favorable au sous-amendement – je m'en suis expliqué avec M. Bono –, car l'amendement est un appel à rendre le mode de transport adapté et aussi propre que possible. Mais sur le fond, nous sommes en réalité d'accord.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je n'ai pas déposé de sous-amendement, mais peut-être le Gouvernement pourra-t-il répondre à mon interrogation. Le 4^e de l'amendement n'est pas très clair. Il est dit que le produit de l'écotaxe est inscrit au budget du département et doit être utilisé pour un certain nombre de choses.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Pour deux choses !

M. Charles de Courson. Pour deux choses, oui. Mais il n'est pas dit que le département doit tenir un compte. Il faudrait probablement créer un budget annexe, mais ce n'est pas dit. L'amendement prévoit une quasi-affectation, mais sans aller jusqu'au bout de la logique de l'affectation.

Le risque est que les départements perçoivent la taxe et n'utilisent qu'une partie de son produit, le reste se noyant dans le déficit. C'est pourquoi il faudrait affecter ce produit. Le même problème s'est posé dans d'autres domaines.

Le Gouvernement pourrait-il préciser les choses ? Il dit seulement, en effet, que le produit de la taxe est inscrit au budget du département, mais pas dans un budget annexe, qui aurait au moins le mérite de montrer clairement où vont les fonds.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je reviens au sous-amendement. Ce que souhaitait aussi Maxime Bono, c'est que l'on insiste bien sur le transport en commun public. L'amendement prévoit que le produit de l'écotaxe financera le développement des transports en commun « fonctionnant avec des véhicules

propres » : cela concerne à la fois le public et le privé. Le sous-amendement manifeste, lui, la volonté de soutenir le transport public.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Si, pour faire plaisir à M. Pupponi, on ajoute le mot « publics », cela ne me gêne pas. Tous ces transports en commun sont publics, qu'il s'agisse du réseau départemental ou de celui de l'agglomération.

Quant à l'excellente question de M. de Courson, je sais, parce qu'il se trouve que je connais un peu le président du conseil général de la Charente-Maritime (*Sourires*), que, pour l'instant, l'affectation des sommes actuellement perçues se fait de la manière suivante : 55 % pour le département, 45 % pour la communauté d'agglomération. Ce que reçoit le département, en plus de sa taxe sur les espaces naturels sensibles, est affecté à l'achat de propriétés afin de protéger l'île de Ré. Avec ses 55 %, il mène une politique de rachat d'habitations pour protéger les espaces, en liaison avec le Conservatoire du littoral, dont le siège est situé à Rochefort-sur-Mer, à quelques encablures. Quant aux sommes attribuées à la communauté d'agglomération, elles sont ciblées à la fois sur les espaces sensibles et les transports en commun.

Cet amendement est donc la reprise d'un schéma existant : d'ores et déjà, l'écotaxe, qui n'est qu'une partie du péage actuel, est affectée à l'achat d'espaces sensibles et au financement des transports en commun.

M. Charles de Courson. Mais il n'y a pas de compte isolé !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il n'y a pas de compte isolé, mais c'est une politique traditionnelle en Charente-Maritime. Le conseil général a entamé cette politique d'achat d'espaces depuis déjà une vingtaine d'années, à l'époque du président François Blaizot, que vous connaissez.

(Le sous-amendement n° 141 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 123 est adopté.)

Article 23 quater

M. le président. L'article 23 *quater* a été déclaré irrecevable par la commission des finances.

Article 23 quinquies

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 9 rectifié.

La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, qui en est l'auteur.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Cet amendement important est un test de notre capacité à avancer sur des sujets concrets, pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens.

Oui ou non, considérons-nous qu'il y a des liaisons sur lesquelles, plutôt que de voir nos concitoyens, souvent des jeunes – pas toujours –, prendre une voiture, il serait préférable d'offrir un transport par car ? La France est l'un des rares

pays au monde à ne pas avoir de transport interrégional par car. C'est une lacune grave, qu'il faut combler. C'est l'objet de cet amendement.

À l'intérieur du territoire d'une même région, l'autorité organisatrice régionale peut y pourvoir. Mais quand l'origine et la destination sont situées dans deux régions différentes, et cela peut être le cas de liaisons entre des villes moyennes du grand bassin parisien et les aéroports, les campus ou les quartiers d'affaires, il n'y a pas, aujourd'hui, de bonnes solutions permettant d'éviter l'usage de véhicules de petite remise, qui sont très coûteux et ne répondent pas aux besoins de transports publics que je suis en train de décrire.

En outre, ce serait un service moins cher. Le transport par car est un transport *low cost*.

Enfin, c'est un transport écologique, pour autant qu'on veuille bien ne pas avoir une lecture trop « politiquement correcte » du Grenelle de l'environnement, puisque c'est un transport qui substitue à l'usage de plusieurs véhicules particuliers celui de l'autocar, au total moins polluant. Les cars sont par ailleurs destinés à être eux-mêmes de moins en moins polluants.

Soit le mot autocar est un gros mot, que l'on n'a pas le droit d'employer, considérant qu'il vaut mieux ne rien toucher, ne rien bouger, ne parler de rien et continuer d'encombrer les routes avec des voitures – car la question est bien là –, soit on comprend que, par ce petit pas, on peut améliorer la vie quotidienne de nos concitoyens, et alors il faut voter cet amendement.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Sur le fond, je partage en partie ce que veut dire notre ami Mariton. Mais sur la forme, très franchement, vouloir que l'État généralise le transport par autocar reviendrait à l'évidence à justifier que l'on abandonne des lignes de chemin de fer déficitaires en zones rurales. Pour ces raisons, la commission est opposée à cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. M. le rapporteur pour avis de la commission des finances pose une question intéressante : quelle place pour l'autocar dans notre système de transports ? Il a rappelé hier ce que j'ai dit la semaine dernière, lorsque Jean-Louis Borloo et moi-même avons présenté le plan fret, à savoir que dans certains cas, à certaines heures, les régions seraient bien inspirées de faire circuler quelques autocars à la place de TER quasi vides, afin de donner des sillons à des trains de fret. L'autocar est un moyen complémentaire du TER sur le plan régional.

Tout à l'heure, nous parlions d'un très beau département. Mais dans tous les départements, les présidents de conseils généraux recourent à de grands réseaux d'autocars pour le transport scolaire : écoles primaires, collèges, lycées, CFA, etc. L'autocar a donc une place très importante, et nous assistons à son renouveau. J'observe d'ailleurs que beaucoup de départements mettent en place des réseaux maillages d'autocars pour compléter le réseau des TER. Il y a donc un dynamisme de l'autocar, qui est aussi un mode de transport de moins en moins polluant, mieux aménagé, avec des systèmes de protection des enfants, des ceintures de sécurité, etc.

S'agissant de ce que vous proposez, monsieur le rapporteur pour avis, les régions ont déjà satisfaction : elles peuvent organiser des transports régionaux en autocar, et certaines ne s'en privent pas.

Pour ce qui est des déplacements interurbains, vous proposez une dérégulation complète, puisque vous indiquez que « l'État autorise, sur déclaration, les entreprises de transport routier de personnes à assurer des dessertes intérieures régulières d'intérêt national ».

Il y a deux régimes : celui de la déclaration et celui de l'autorisation. L'expression « l'État autorise, sur déclaration, » mérite une analyse. Nous l'avons faite : c'est un régime de déclaration, donc une autorisation automatique. L'État ne pourrait plus s'opposer à ce que se mettent en place, en dehors des transports régionaux et départementaux, des services de transports de voyageurs par autocar. Ce n'est pas un modèle qui convient, pour l'instant, au Gouvernement. Dans le cadre du Grenelle, nous privilégions des transports intégrés multimodaux, les transports ferroviaires. Ce n'est pas pour l'instant notre modèle de société, l'autocar remplaçant le train dans le transport interurbain, comme cela se fait aux États-Unis.

Il faut réfléchir à tout cela. Le Gouvernement, comme je vous l'ai déjà dit, monsieur Mariton, est très clairement défavorable à cet amendement. Mais il ne ferme pas la porte, car vous soulevez là un débat intéressant.

Je propose de confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable le soin de mener une étude d'impact. Sur la base de son rapport, que je m'engage publiquement à vous communiquer, nous pourrions alors ouvrir un débat en ayant tous les éléments.

Ma position est donc un avis défavorable, mais avec une ouverture, car vous posez une question qui mérite en effet que le Gouvernement se donne d'autres éléments d'analyse.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. J'attends avec intérêt le travail à venir du Conseil général de l'environnement et du développement durable. C'est une bonne proposition que vous faites, monsieur le secrétaire d'État. Cela étant, je pense qu'il faut redire les choses. Avec cet amendement, je parle essentiellement du transport interrégional. Ce qui est aujourd'hui satisfait l'est. Mais ce n'est pas la question que je posais.

Deuxièmement, il faut passer de l'absence de transport de ce type à un système de libre exercice possible, avec une limitation. C'est ce que prévoit mon amendement : « L'État peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures si leur existence compromet l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes ». Il y a donc bien une régulation dans le dispositif que je propose.

Il ne s'agit pas de changer de système. Le transport par autocar existe certes aux États-Unis, mais il existe aussi dans la plupart des pays européens, y compris ceux qui ont des réseaux ferroviaires denses. Il ne s'agit pas d'organiser une substitution mais une complémentarité.

Oui, nous devons développer le transport ferroviaire dans notre pays. Mais, dans certains cas, le transport par car est pertinent, en particulier quand il se substitue aux voitures.

Qu'on ne nous dise pas : « le fer, le fer, le fer », alors que ce n'est pas le fer qui assure la meilleure desserte des aéroports, des campus universitaires et des quartiers d'affaires.

Pour le principe, pour marquer les choses et montrer que l'on pourrait, dans certains domaines, avancer un peu plus vite, je remercie le Gouvernement de son engagement de faire travailler le Conseil général de l'environnement et du développement durable et je maintiens mon amendement.

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

M. Daniel Paul. Je serais tenté de dire que l'intégrisme libéral, voire ultra-libéral, de notre collègue Mariton permet, d'une certaine façon, de présenter les propositions du Gouvernement et de la majorité comme étant particulièrement raisonnables.

Je note que le rapporteur a dit non, et à juste titre, à l'amendement de M. Mariton, alors que le secrétaire d'État, lui, entrouvre la porte.

C'est vrai qu'il existe déjà des lignes d'autocars. On sait – et mon collègue Fidelin, qui est là-bas, de l'autre côté de l'hémicycle, le sait aussi – qu'entre la Basse-Normandie et la Haute-Normandie, de part et d'autre de l'estuaire de la Seine, qui pour le moment ne peut être traversé par une voie ferrée, il y a des lignes d'autocars, bien évidemment. Mais là où il y a possibilité de développer un transport écologiquement plus avancé que l'autocar, l'ouverture proposée par M. Mariton n'irait pas dans le bon sens.

Dans toutes les discussions qui ont eu lieu lors de la présentation de cet amendement, pour étayer son raisonnement, M. Mariton a donné des chiffres : le coût kilométrique moyen de la SNCF varie entre 9 et 15 centimes d'euros et celui d'Eurolines, leader sur le marché des transports internationaux de voyageurs par autocar, entre 6 et 7 centimes. Ce n'est pas un argument suffisant !

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

Mme Catherine Coutelle. Il ne s'agit pas pour nous d'appuyer l'amendement de M. Mariton, qui ouvre toutefois un débat important et intéressant sur la complémentarité entre le fer et l'autocar.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Tout à fait !

Mme Catherine Coutelle. Nous examinons un texte sur le transport ferroviaire et nous devons donner un signal fort. Vous vous félicitez hier du programme TGV, monsieur le ministre, mais nous ne donnons pas de signaux sur les trains intercity. Nous avons un exemple dans la région Poitou-Charentes, où la SNCF a abandonné sa ligne entre Nantes et Poitiers, la remplaçant par un car. Le service ne s'est nullement amélioré : la longueur infinie du trajet incite bien plus à prendre sa voiture que ce car Nantes-Poitiers.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. La région est mal gérée !

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il faut changer sa présidente ! (*Rires sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme Catherine Coutelle. Si ce texte doit donner des incitations fortes pour le ferroviaire, je suis parfaitement d'accord pour que nous étudions sa complémentarité avec le car.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Tout à fait !

Mme Catherine Coutelle. J'irai même plus loin que ce que vous dites, monsieur le secrétaire d'État. Il y a longtemps que je me bats pour que les départementements fassent autre chose que du transport scolaire. La mission de l'autorité organisatrice départementale n'est pas limitée aux transports scolaires, elle s'étend à l'ensemble des transports collectifs de passagers.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

Mme Catherine Coutelle. Il faut offrir aux populations non desservies par le réseau SNCF des possibilités de transports en commun, au moment où on va leur faire payer une taxe carbone alors qu'elles n'ont aucune solution de rechange.

M. Hervé Mariton, rapporteur pour avis. Très bien !

Mme Catherine Coutelle. Nous devons donc ouvrir ce débat sur la complémentarité.

Pour autant, nous ne sommes pas pour la dérégulation. Il y a des autorités organisatrices de transports, à elles de s'entendre. Mais n'attendons pas vingt ans qu'elles se mettent d'accord ! Il est vrai qu'il est difficile de mettre tout le monde autour de la table pour avancer en commun. Donnons donc des signaux forts en faveur des complémentarités !

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Ce texte ne tend nullement à opposer un mode de transport à un autre. Je partage complètement votre point de vue et celui d'Hervé Mariton : les transports doivent être complémentaires et s'organiser autour de plates-formes multimodales. Aujourd'hui, et plus encore demain, les gares seront des pôles multimodaux d'échanges. L'ARAF a justement une mission très importante d'information des citoyens-consommateurs. Aujourd'hui, cela existe dans certaines gares, mais demain il sera impératif qu'un voyageur descendant d'un train, TER ou TGV, puisse savoir quelles connexions, ferrées ou routières, de transports publics urbains ou interurbains il a à sa disposition. C'est une des missions de l'autorité de régulation que de veiller à ce qu'il n'y ait pas de distorsion d'information.

Nous avons vu dans le cadre de la mission parlementaire, en Allemagne en particulier, qu'il peut arriver qu'un réseau de transport urbain soit privilégié au détriment d'un autre, pour des raisons que chacun peut comprendre et que je pourrais préciser en aparté.

Je maintiens l'avis de la commission, mais je voulais apporter ces précisions sur la complémentarité sans opposition, le rôle de l'information dans la régulation du service, et la qualité de service.

(*L'amendement n° 9 rectifié n'est pas adopté.*)

(*L'article 23 quinquies est adopté.*)

Article 23 sexies

(*L'article 23 sexies est adopté.*)

Après l'article 23 sexies

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 23 sexies.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 22 deuxième rectification.

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Il s'agit d'améliorer la protection des consommateurs en cas de dommages survenus à l'occasion d'un déménagement. Dans le droit du commerce en vigueur, la réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte. C'est la raison pour laquelle cet amendement précise les dispositions qui seront applicables à ces dernières. Aujourd'hui, lorsqu'il y a sous-traitance, on peut se retrouver avec une double facturation et des droits de recours difficiles à clarifier. L'objet est donc de garantir les consommateurs contre un double paiement en cas de recours à l'action directe en paiement du transporteur en particulier.

(L'amendement n° 22 deuxième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n°s 124, 131, 125 rectifié et 132, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce sont des amendements techniques. Pour la délivrance des cartes de qualification de conducteur, une délégation de service public est accordée à certains organismes. L'amendement n° 124 a pour objet de leur permettre l'accès au fichier du permis de conduire.

(Les amendements n°s 124, 131, 125 rectifié et 132, acceptés par la commission, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Article 24

M. le président. À l'article 24, je suis saisi d'un amendement n° 63.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

(L'amendement n° 63, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 83 et 93.

La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour soutenir l'amendement n°83.

M. Jean-Luc Pérat. « Dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou d'impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. » Cette rédaction fait suite à une modification du projet de loi proposée par le Sénat. Elle vise à restreindre le droit de grève des personnels navigants en créant une obligation de service entre deux passages à l'une des bases d'affectation de ce personnel.

Le dispositif en question interdit l'exercice du droit de grève lorsque l'avion est en escale sur un site qui n'est pas une base d'affectation du personnel navigant de l'entreprise. Ainsi, un personnel navigant d'une compagnie régionale, partant de sa

base de Nantes pour desservir Marseille, qui ne fait pas partie de ses bases, devra attendre de rejoindre une base d'affectation pour exercer son droit de grève.

Le droit de grève ne peut être encadré sans discussion, sans concertation avec les organisations syndicales. Cette remise en cause du droit de grève pour une catégorie de personnels pose la question de la constitutionnalité même de ce texte.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n°93.

M. Daniel Paul. Lors de l'examen du projet de loi devant le Sénat, un amendement a introduit deux alinéas qui, en redéfinissant la notion de mission, portaient directement atteinte au droit de grève des personnels navigants de l'aviation civile. L'utilisation du concept de mission imposait à l'équipage d'« assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constituent la mission », sachant que « constitue une mission une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos, qui débute et se termine à la base d'affectation ».

L'adoption de cette rédaction aurait eu pour conséquence directe d'empêcher les personnels navigants d'exercer leur droit de grève pendant plusieurs jours, sans que cela soit justifié par des nécessités impérieuses de sécurité.

Pleinement consciente du risque d'inconstitutionnalité, notre commission des affaires économiques a rédigé une nouvelle version qui semble, de prime abord, moins nocive pour le droit de grève, mais qui poursuit en fait le même objectif : limiter le plus largement possible l'exercice par les personnels navigants de ce droit constitutionnel.

La nouvelle rédaction issue des travaux de la commission empêchera l'exercice du droit de grève tant que les personnels ne seront pas retournés à l'une des bases d'affectation de l'entreprise. Elle porte également atteinte au principe d'égalité, car les salariés verraient les conditions d'exercice du droit de grève différées en fonction de la taille de leur entreprise et du nombre de bases d'affectation dont elle dispose.

La limitation apportée à l'exercice de ce droit, qui puise sa valeur constitutionnelle dans le septième alinéa du préambule de la Constitution, ne se justifie nullement par la sécurité des passagers ou une quelconque nécessité de service public. Cette atteinte au droit de grève serait donc contraire à la Constitution telle que l'interprète le Conseil constitutionnel.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Le sujet est important, et a beaucoup mobilisé le rapporteur et les administrateurs. La rédaction du Sénat ne faisait pas forcément plaisir – c'est un euphémisme – aux personnels, et les explications fournies par les syndicats que nous avons rencontrés sont assez compréhensibles.

J'observerai toutefois que, dans la nouvelle rédaction, le mot « mission » n'apparaît pas, ce qui n'est pas neutre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. En effet !

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Le règlement de l'aviation civile fait référence à la mission sans jamais la définir. Le rapporteur a souhaité trancher un problème qui a fait jurisprudence au Conseil d'État en 1986 et dans un arrêté il y a deux ou trois ans, et trouver une solution équilibrée entre le

droit de grève légitime pour le personnel navigant et le droit, pour les personnes transportées, à ne pas être laissées « en carafe » sur certaines destinations.

Le problème, c'est que la mission telle qu'elle a été définie recouvre, en fait, à la fois les longs courriers, qui durent entre neuf et douze heures, et les moyens et courts courriers, qui permettent de faire plusieurs vols dans la même journée sur le territoire national ou européen.

La rédaction de la commission parle non pas des bases d'affectation mais d'une des bases d'affectation. Ainsi, un pilote de court courrier sur A319 ou A320 qui effectue dans la journée une triangulation Paris-Nice-Toulouse-Paris aura trois bases d'affectation possibles et pourra décider d'exercer son préavis – s'il le veut, car il n'est pas obligé de faire grève – sur l'une des bases d'affectation de la compagnie. D'autres compagnies qu'Air France sont basées sur notre territoire ou y ont des bases d'affectation. Récemment, Easyjet s'est basée tant à Lyon qu'à Roissy, ce qui pourrait concerner des consommateurs français pris en otage.

Après concertation avec les syndicats des personnels navigants, la commission a trouvé cette rédaction équilibrée, tant pour les pilotes de longs courriers que pour les pilotes de courts et moyens courriers. Nous avons recueilli, en privé, l'assentiment de nombreux syndicats sur cette rédaction qui, je le redis, élimine le problème de la définition de la mission – il appartiendra au Gouvernement d'y revenir éventuellement de manière réglementaire –, et trouve un équilibre entre le droit de grève, qui n'est absolument pas mis en cause, et la sauvegarde des intérêts des passagers. En cas de grève sur une des bases d'affectation du territoire métropolitain, si des voyageurs partant de Paris se retrouvaient bloqués, par exemple, à Nice, ils pourraient, par d'autres moyens de transport, d'autres compagnies, retrouver leur foyer dans la journée ou le lendemain.

Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 83 et 93, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 84 et 91.

La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour soutenir l'amendement n^o 84.

M. Jean-Luc Pérat. Il tend à insérer, dans la première phrase de l'alinéa 6, après les mots « exprimé en », le mot : « équivalence ».

Il s'agit de prendre en considération l'ensemble des activités et des personnels navigants, sans les limiter à l'activité vol. Nous sommes très nombreux ici à prendre l'avion et nous savons parfaitement qu'il y a pas seulement le vol, mais également toute la préparation, les activités au sol, les visites médicales, la formation, l'entraînement sur les simulateur – domaine important pour les pilotes –, les réserves. Il est indispensable de retenir tout cela pour l'équivalence temps de vol.

Je rappelle que la pratique du simulateur est obligatoire, et qu'elle permet aux pilotes de maintenir un niveau professionnel élevé. Les accidents que nous nous avons déplorés ces derniers mois prouvent l'importance de cet aspect. Il est donc logique de reconnaître à toutes ces activités la légitimité officielle de l'équivalence.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n^o 91.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Les articles 24 et 24 *bis* concernent plusieurs sujets : l'aérien, les pilotes de ligne et le personnel navigant, hôtesses et stewards ; la mission, que nous allons évoquer ; le temps de travail ; la représentativité et le comité d'hygiène et de sécurité. Nous aurions pu parler de la retraite, mais ce thème a déjà été traité dans un autre texte.

S'agissant du temps de travail, la partie réglementaire du code de l'aviation civile a été déjà largement transposée dans le législatif, à la virgule près, en tenant compte des quelques améliorations que j'ai précédemment évoquées.

Les heures supplémentaires sont définies dans ce texte. Elles sont payées avec une majoration de 25 %, la réglementation européenne faisant référence à un temps de vol de 900 heures annuelles. Notre compagnie nationale fait moins, mais les compagnies alternatives font 900 heures au niveau international, et une compagnie comme Transavia, filiale d'Air France, en fait 750. Je pense donc qu'il n'y a pas lieu d'aller plus loin : les conditions sociales sont parfaitement acceptables, et d'ailleurs acceptées par une très grande majorité des intéressés. Je suis donc défavorable à toute modification de ces équilibres, qui pourrait entraîner une perte de compétitivité de l'entreprise nationale à un moment où elle est en grande difficulté. En ne retenant pas ces amendements, nous conforterons l'équilibre économique de l'entreprise Air France-KLM.

(Les amendements identiques n^{os} 84 et 91, repoussés par le Gouvernement ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 85 et 94.

M. Jean-Luc Pérat. Défendu !

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n^o 94.

M. Daniel Paul. Il est défendu également.

(Les amendements identiques n^{os} 85 et 94, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'article 24 est adopté.)

Article 24 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 64, visant à supprimer l'article 24 *bis*.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cet article remet en cause les principes mêmes de la loi du 20 août 2008 « portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail ». La disposition la plus grave est celle qui permettra à des organisations représentant moins de 10 % d'être présentes à la table des négociations au niveau de l'entreprise et de voir reconnue

leur capacité à négocier et à signer des accords concernant l'ensemble des salariés au sein des entreprises de transport aérien.

Les organisations autres que celles représentant les pilotes devront atteindre le seuil de 10 %, alors qu'un collège rassemblant les personnels navigants techniques pourrait être créé dès que les effectifs de cette population seraient supérieurs à vingt-cinq pilotes.

Pourtant, les organisations signataires de la position commune ont de fait accepté que leurs syndicats affiliés perdent la représentativité dans une entreprise s'ils n'atteignent pas le seuil de 10 % dans l'ensemble des collèges, quand bien même ils l'auraient obtenu dans un seul.

Pourquoi un syndicat bénéficierait-il de droits supérieurs à ceux des autres syndicats? Certaines catégories de personnel seraient-elles supérieures aux autres dans les entreprises et auraient-elles droit à des privilèges?

Il ne faut pas s'y tromper: aujourd'hui, d'autres syndicats espèrent que l'adoption de cet article sera un premier pas vers une généralisation des dérogations catégorielles à la loi du 20 août 2008.

Il ne s'agit pas de nier l'existence d'une difficulté relative à la représentativité des pilotes, mais la solution doit être trouvée dans le cadre du dialogue social au sein de l'entreprise et dans le respect de la législation en vigueur. Les organisations syndicales s'accordent à dire qu'un accord sur un dispositif tenant compte de la spécificité des pilotes peut être obtenu, notamment dans le cadre de l'établissement réunissant actuellement les personnels navigants chez Air France. C'est ce qui s'est produit pour les personnels navigants commerciaux – hôtesses et stewards –, sans que soient remis en cause les fondamentaux de la loi de 2008.

C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 24 bis.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable.

C'est un vrai sujet, qui a provoqué un débat très vif, mais, honnêtement, beaucoup moins vif depuis l'accident tragique du vol Rio-Paris. Dans les comités d'entreprise, on appliquait sans le dire des critères de représentativité différents pour les pilotes et les autres personnels navigants techniques.

Votre commission propose une représentation qui me semble assez équilibrée, les pilotes bénéficiant de la reconnaissance de leur spécificité. Cela concerne Air France, mais cela peut concerner aussi d'autres compagnies, puisque le texte prévoit un seuil de 25 salariés.

Le secteur de l'aérien compte aujourd'hui plus de 50 000 salariés, dont 4 000 à 4 500 pilotes, soit moins de 10 % des effectifs. S'il n'y avait qu'un seul syndicat de pilotes – ce qui n'est pas le cas, mais l'un d'entre eux est largement majoritaire, car il a recueilli 75 % des suffrages lors de la dernière élection du comité d'entreprise –, et même si tous les pilotes votaient pour lui, il n'atteindrait pas la barre des 10 %. On ne peut nier, cependant, qu'il existe une réelle spécificité du personnel navigant en général, des pilotes et copilotes en particulier.

Après avoir entendus tous les syndicats du secteur et notamment d'Air France, j'ai tenté de trouver avec le Gouvernement – je remercie M. le secrétaire d'État pour son écoute et son

soutien – une représentation équilibrée, tant pour les pilotes que pour les hôtesses et stewards, de façon que tous ceux qui constituent l'équipage puissent y trouver leur compte. Il s'agit, sans humilier personne, de reconnaître une vraie spécificité à celles et ceux qui ont un métier difficile et qui méritent de pouvoir porter leurs revendications si besoin est.

Le reste est affaire de dialogue social. Mais nous ne faisons finalement qu'entériner ce qui se faisait traditionnellement sans texte écrit.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 64 n'est pas adopté.)

(L'article 24 bis est adopté.)

Article 25

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 65, visant à supprimer l'article 25.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Défendu.

(L'amendement n° 65, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 25 est adopté.)

Articles 26 à 28

(Les articles 26, 26 bis, 27 et 28, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Après l'article 28

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 86 et 87, portant articles additionnels après l'article 28. Ces amendements peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Nous connaissons tous ce sujet et j'espère que nous pourrons, un jour, faire évoluer les choses. Je voudrais, pour ma part, dénoncer un certain nombre d'injustices.

Certaines communes autour de Roissy – puisque Orly a eu la chance de voir son plan d'exposition au bruit amoindri et les règles d'urbanisme assouplies – sont frappées par le PEB. On peut comprendre qu'il soit important de réglementer les nuisances autour des aéroports et d'éviter qu'une population trop nombreuse ne vienne s'y installer, mais si le fait de vivre exposé au bruit est dangereux, alors il faut évacuer la population. Et si ce n'est pas le cas, il faut limiter le nombre d'habitants qui y résident, mais il ne faut pas empêcher les villes de se développer.

Un certain nombre d'élus locaux proposent depuis longtemps d'assouplir les règles du PEB de Roissy. Nous proposons, par nos amendements, un « desserrement des ménages » à hauteur de 0,5 % du parc des logements existants chaque année. À titre d'exemple, cela permettrait la construc-

tion à Sarcelles, ville de 58 000 habitants, de créer 80 logements. Il y a aujourd'hui sur ces territoires des zones foncières figées, inconstructibles, où nous ne pouvons rien faire, où nous n'avons pas le droit de construire le moindre logement nouveau.

Il faut accepter soit d'assouplir un peu le PEB dans des villes où les demandes de logements non satisfaites se comptent par dizaines de milliers, soit obliger Aéroports de Paris à acheter ces terrains et à y implanter des activités. Mais on ne peut, sous prétexte que les aéroports doivent se développer, pénaliser durablement et définitivement des populations et des communes, sachant de plus que les communes sous PEB sont les plus fragiles, celles où l'on trouve le plus de logements sociaux et de populations en difficulté. Il arrive un moment où trop d'injustice devient insupportable.

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

M. Yanick Paternotte, rapporteur. Défavorable. Ces amendements ont déjà été déposés et repoussés lors de l'examen du Grenelle 1. Le Gouvernement va enclencher la révision des plans d'exposition au bruit des aéroports de Roissy et d'Orly. La logique d'augmentation de populations ne paraît pas souhaitable dans des secteurs dont on sait parfaitement qu'ils sont déstabilisants pour la santé des riverains.

Monsieur le secrétaire d'État, nous avons proposé, Claude Bodin et moi-même, lors de l'examen du Grenelle 2, que la loi SRU ne s'applique pas dans les zones sous PEB. En effet, si on l'on entrouvre cette porte, on sait que les plus pauvres et les plus fragiles seront tentés de se glisser dans la brèche. Or, il n'est pas raisonnable de nous engager dans cette voie : mieux vaut attendre la révision du PEB et rester prudents sur ces questions de renouvellement. Des amendements ont déjà été déposés et acceptés sous la précédente législature pour procéder à un renouvellement urbain dans un même nombre de logements.

Je suis farouchement opposé au « desserrement des ménages », qui signifie une augmentation du nombre d'habitants. Cependant, monsieur Pupponi, je suis d'accord avec vous : il ne faut pas que perdure le *statu quo*. Il est nécessaire, dans les communes en zone B ou C, que le développement économique ou les équipements publics soient un substitut à la stagnation.

Je voudrais faire un peu de pédagogie. On dit souvent aux maires – je suis président de l'union des maires du Val-d'Oise – : « C'est de votre faute, vous avez construit. » Je rappelle que c'est l'État qui, avant 1982, avait la maîtrise des permis de construire, et que c'est lui qui a construit, de manière assez surprenante, à la fois une grande plate-forme aéroportuaire et de grands ensembles dans l'axe des pistes. L'État doit assumer cette part de responsabilité.

Cela veut dire que, dans l'esprit du Grenelle, de justes compensations devront être accordées aux riverains, dont certains habitaient là avec leur famille bien avant la construction de l'aéroport.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Il ne s'agit pas de faire venir des populations en grand nombre. Il existe dans ces communes plusieurs milliers de « hébergés », vivant à plusieurs familles dans le même appartement, attribué soit par le préfet, soit par

la Caisse des dépôts. Les conditions de vie y sont inacceptables : il n'est pas rare de voir trois familles dont les enfants sont scolarisés vivre dans un trois-pièces. Combien de temps acceptons-nous encore cet état de fait insupportable à douze minutes de Paris, alors que des terrains sont déclarés inconstructibles et gelés par l'État, et qu'il y a des friches foncières au cœur des grands ensembles urbains ?

Il faut sortir de cette situation. C'est pourquoi je demande la création d'une commission afin de trouver une solution qui ne pénalise pas ces populations et ces communes.

(Les amendements n^{os} 86 et 87, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 28 bis

(L'article 28 bis est adopté.)

Article 29

M. le président. La parole est à M. René Couanau, inscrit sur l'article 29.

M. René Couanau. Loin d'être un article mineur, l'article 29 apporte une réponse aux questions que se pose le monde maritime depuis plusieurs années s'agissant de l'avenir de la formation des officiers de la marine marchande française.

Notre expérience et notre expertise dans ce domaine se traduisent par un haut niveau de qualité des officiers français, formés par les quatre écoles nationales de la marine marchande du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo.

Comme vous l'avez affirmé, monsieur le secrétaire d'État, il s'agit désormais de franchir une nouvelle étape dans la formation des futurs officiers, sur le plan quantitatif notamment car nous avons besoin de plus en plus d'officiers et de renforcer les effectifs des promotions, mais également sur le plan technique en équipant les quatre sites des moyens les plus modernes. Il faut, en outre, développer les formations continues en même temps que les formations initiales, et porter le niveau supérieur de la formation des officiers de la marine marchande au niveau de celle des ingénieurs. Ce sont là des objectifs ambitieux, auxquels adhère le monde maritime. Je veux à cet égard, monsieur le secrétaire d'État, vous remercier et vous féliciter, ainsi que vos services, d'avoir entrepris une concertation qui a conduit à la création d'un établissement supérieur avec le maintien des quatre sites.

Pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous apporter quelques précisions quant à l'organisation future de cet établissement ?

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

Mme Catherine Coutelle. Lors du débat sur la transposition d'une directive européenne dans le cadre de la discussion du projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navire, j'avais eu l'occasion de déplorer le déficit de formation dans ce secteur et la criante pénurie d'officiers. Nous allons, en effet, manquer d'officiers formés en France naviguant sous pavillon européen.

Jusqu'à présent, la formation relevait surtout de la compétence des régions. Par ce texte, l'État reprend la main en créant l'École nationale supérieure maritime, dont les quatre

écoles actuelles constitueront des sites décentralisés. Je m'interroge donc sur le dessaisissement des régions en la matière.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je rappelle à Mme Coutelle que nous en avons discuté avec les régions, en particulier avec M. Jean-Yves Le Drian, président de la région Bretagne, qui suit ce dossier de près.

Force est de constater qu'en créant les écoles décentralisées nous avons commis une erreur. Pour répondre au besoin croissant d'officiers – que vous-même, après M. Couanau, venez de rappeler –, il nous a semblé que la création d'une grande école française était la réponse la plus appropriée. De plus, les officiers navigants sortiront de cette école avec un diplôme d'ingénieur, ce qui peut se révéler très important pour l'évolution de leur carrière.

Quant aux grands sites – Le Havre, Marseille, Nantes et Saint-Malo –, ils demeureront. Le siège lui-même pourrait être malouin, ce qui serait un symbole et un beau signal en direction de la Bretagne. En tout état de cause, cela fait partie de nos pistes de réflexion.

En résumé : une grande école maritime, une formation plus poussée des officiers pour développer le transport maritime et les autoroutes de la mer conformément aux applications du Grenelle de l'environnement. Je suis très heureux d'avoir mené la concertation avec l'ensemble des élus, toutes sensibilités politiques confondues, et des grandes villes portuaires afin de nous redonner les moyens d'une politique de formation digne de ce nom. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe UMP.*)

(*L'article 29 est adopté.*)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Daniel Paul, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Daniel Paul. Il y a soixante-quinze ans naissait la SNCF. À l'occasion de cet anniversaire, ce texte lui porte un nouveau coup. Ce n'est certes pas la première fois ni, hélas, la dernière.

Ce projet de loi poursuit dans la voie de la libéralisation du secteur des transports comme si rien ne s'était passé depuis quelques mois, alors que nous connaissons une crise financière sans précédent avec ses inévitables répercussions sur la quantité des marchandises transportées. Dans le secteur maritime, le commerce international et les taux de fret se sont effondrés. Le trafic de conteneurs du port du Havre en témoigne, hélas. Il en va du même pour le transport ferroviaire en France comme en Europe. Mais de cela, il n'est nullement tenu compte. On continue comme si de rien n'était.

Même chose s'agissant des enjeux environnementaux. Je n'ai pour ma part pas voté le Grenelle 1, mais je n'ai pas voté contre non plus, car le texte ne contenait pas que de mauvaises dispositions. Nous verrons pour le Grenelle 2 ! Mais sur ce plan aussi, on fait comme si de rien n'était.

L'abandon du wagon isolé, confirmé par ce texte, correspond à l'abandon officiel d'une politique de volume. Il fallait, nous disait-on, sauver le soldat « fret », mais toutes les politiques entreprises depuis un certain nombre d'années n'ont fait qu'enfoncer encore davantage le fret ferroviaire dans ses diffi-

cultés. Le projet consacre une politique de marges : il faut « faire du fric » ! Autrement dit, mieux vaut transporter un wagon de diamants que des centaines de wagons de charbon.

M. René Couanau. Ce n'est pas tous les jours qu'on remplit les wagons de diamants !

M. Daniel Paul. Le charbon peut être considéré comme une forme de diamant...

Le texte propose également la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, qui peuvent être des filiales – aidées – de la SNCF ou des groupes privés. C'est tout simplement le prélude à la mise en cause du statut.

Tout est prêt pour un nouveau développement de la filialisation, prélude possible au démantèlement de la SNCF et à sa privatisation, au bénéfice de ce qui sera le plus rentable pour les capitaux privés à la recherche de lieux de profits. Aucun bilan sérieux n'a été établi au regard des vingt ans de déréglementation, de casse d'emploi – un million de cheminsots en moins en Europe. Nous poursuivons dans la voie de la prise en main de ce secteur par les intérêts privés. Et maintenant, cerise sur le gâteau, l'« amendement RATP » !

Je ne parlerai pas du contenu de vos propositions, il faut probablement discuter de qui deviendrait propriétaire de ceci ou de cela. Notons tout de même qu'il s'agit d'actifs qui représentent des milliards d'euros ! On ne peut donc statuer, en quelques heures, au détour d'une concertation dont on ne peut même pas dire qu'elle a été bâclée car elle n'a pas eu lieu. Sur un texte aussi important, le Sénat n'a même pas eu la possibilité de se prononcer. C'est à une commission mixte paritaire – sept sénateurs, sept députés – qu'il reviendra de décider de l'avenir de la RATP, de ses infrastructures, de ses lignes, de ses matériels, de son siège, de ses actifs, de la politique qui sera menée. Cela aurait mérité mieux, monsieur le secrétaire d'État !

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Mme Catherine Coutelle. Nous voterons contre votre texte, monsieur le secrétaire d'État, car les débats qui ont eu lieu ont confirmé nos inquiétudes. L'urgence a été déclarée, alors que nous savions depuis longtemps, que la transposition devait être effective avant le 1^{er} janvier 2010. En outre, le projet souffre d'un manque d'ambition avec le schéma global des transports, l'absence d'évaluation et d'étude d'impact. À quand les études d'impact et d'évaluation avant la discussion d'un texte ? Nous disposions pourtant de trois ans de recul pour examiner les effets d'une transposition d'une directive.

Nous sommes également opposés à votre méthode et à votre démarche, monsieur le secrétaire d'État. Vous vous cantonnez à vos dogmes : libéralisation et dérégulation. La crise financière et économique que nous traversons aurait dû vous conduire à changer votre état d'esprit et votre vision de l'avenir. Les préconisations du Grenelle de l'environnement auraient dû vous amener à plus de volontarisme en matière de transports propres. Ce texte ne nous donne donc nullement satisfaction.

À lui seul, l'« amendement STIF » nous conduit à refuser de voter ce texte. En outre, vous êtes passé en force, sans procéder à la moindre concertation. Vous spoliez le STIF et les Franciliens. J'imagine sans peine que ces derniers seront ravis d'apprendre que leurs contributions serviront à gérer les réseaux de Buenos-Aires ou de Mexico tandis que la ligne 13 continuera d'attendre !

Vous avez repoussé nos amendements, les renvoyant à plus tard au motif qu'ils méritaient d'être approfondis. Or, s'agissant des relations entre le STIF et la RATP, qui engagent plusieurs milliards d'euros, vous êtes passés en force. Déposé un mercredi soir, votre amendement a été voté dès le mardi suivant.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit, pour le groupe Nouveau Centre.

M. Thierry Benoit. Il est souvent rappelé dans cet hémicycle que nous vivons des instants historiques. Le fait d'avoir l'honneur de travailler dans cette enceinte revêt, en effet, un caractère particulier.

Le projet de loi que nous venons d'examiner s'inscrit dans un processus progressif d'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires, engagé depuis le début des années 1990 par la France et par l'Union européenne.

N'oublions pas non plus de rappeler que nous sommes obligés de nous mettre en conformité vis-à-vis de la réglementation européenne avant le 1^{er} janvier 2010.

Comme je l'ai dit lors de la discussion générale, il ne faut pas, mes chers collègues de l'opposition, agiter le chiffon rouge et faire de la caricature. Aujourd'hui, nous organisons la concurrence dans le transport. Nous y apportons de la liberté : une liberté encadrée et régulée.

Mme Catherine Coutelle. Tu parles !

M. Thierry Benoit. Le principal apport de ce texte réside dans la création d'une autorité administrative indépendante de régulation des activités ferroviaires. La notion d'encadrement et de régulation prend tout son sens aujourd'hui.

Ce texte, dans le droit fil du Grenelle de l'environnement, intervient à un moment où le paysage ferroviaire se modifie en profondeur par la création de plus de 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse, d'où la nécessité et l'urgence d'organiser la concurrence et la liberté – plus de liberté – dans les transports.

Un seul regret : hier soir, notre débat n'a pu permettre d'inscrire dans le texte le principe de compensation des communes traversées par les lignes à grande vitesse – comme le souhaitaient mes collègues Méhaignerie, Favennec, Bernier et moi-même –, malgré un amendement et un sous-amendement très ouverts, soutenus par tous les députés, et qui permettaient au Gouvernement de fixer lui-même par décret le montant de la redevance et de le réactualiser chaque année. Il s'agissait pourtant d'un signal important en matière d'aménagement du territoire : ce sont principalement les petites communes qui auraient été concernées par cette motivation.

Enfin, en matière de transport routier, le texte touche aux concessions routières des tunnels du Mont-Blanc et de Sainte-Marie-aux-Mines, ce qui n'est pas sans conséquences : leur prolongation permettra d'amortir les investissements importants validés par l'État.

Je suis convaincu que ce texte – que votera donc le groupe Nouveau Centre et apparentés – prépare sereinement la France à l'ouverture à la concurrence et encourage le développement des opérateurs ferroviaires de proximité. Nous ne pouvons qu'approuver, soutenir et encourager son adoption.

M. Christian Jacob, président de la commission. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Françoise Branget, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Françoise Branget. Je remercie les présidents de commission et les rapporteurs, en particulier Yanick Paternotte, qui a porté ce projet très technique après avoir rédigé un excellent rapport sur le suivi des questions ferroviaires. Je vous remercie également pour votre écoute, monsieur le secrétaire d'État.

En examinant ce texte, nous nous sommes surtout intéressés aux infrastructures ferroviaires, essentielles pour le pays tout entier. Le projet survient à point nommé pour accompagner toutes les dispositions du Grenelle de l'environnement : pour qu'il y ait moins de CO₂, il faudra bien entendu davantage de report modal, de rail-route et de rail-fluvial. Le texte crée en outre l'Autorité de régulation ferroviaire, qui veillera à garantir le libre accès au réseau, ainsi que le Gouvernement s'y est engagé. Il permettra de développer les activités ferroviaires, au plan national et international. Notre expérience en matière ferroviaire se verra confortée et bénéficiera au secteur tout entier.

À l'heure où le pays s'apprête à investir 7 milliards d'euros dans les infrastructures, on ne peut dire, monsieur Paul, que nous ne servions pas l'économie, le quotidien des voyageurs ni, bien entendu, les personnels des entreprises.

Le groupe UMP soutiendra donc ce texte avec enthousiasme et clairvoyance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je souhaite simplement, avant le vote auquel votre assemblée va procéder, remercier les différents orateurs.

J'ai tenté de montrer, en particulier à l'intention de l'opposition, qu'il n'y avait aucune raison de craindre ce texte, qui organise une concurrence régulée dans le seul but de développer les transports dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il s'agit de conférer à notre réseau ferroviaire, auquel le TGV a déjà donné ses lettres de noblesse, la même puissance en matière de fret ; de développer les transports en commun ; de renforcer la puissance du transport maritime ; de tenter d'encadrer certaines pratiques dans le domaine aérien.

Issu de la transposition d'une directive européenne visant à réguler la concurrence, ce texte est devenu, grâce à l'excellent travail de votre commission et de son rapporteur, un texte fondateur en matière de transports, qui complète le Grenelle 1 ainsi que le Grenelle 2, actuellement en discussion devant la haute assemblée.

Je remercie tous les membres de votre assemblée, en particulier les commissaires et présidents de commission, de l'excellent travail que nous avons effectué ensemble.

M. le président. Merci.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures cinq, est reprise à onze heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

3

PARCS ET ATELIERS

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, relatif au transfert aux départements des parcs de l'équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers (n^{os} 1585, 1767).

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, monsieur le rapporteur de la commission des lois, mesdames et messieurs les députés, ce projet de loi poursuit un objectif simple : achever le processus de décentralisation initié par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Après le transfert aux départements des routes nationales d'intérêt local et des services participant à l'exercice des compétences routières qui relevaient de leur ressort, effectué en 2007, il est en effet nécessaire de mener à son terme ce processus, afin de donner aux collectivités territoriales la maîtrise des équipes et des moyens matériels indispensables au plein exercice de leurs missions.

Il est en outre de bonne gestion de rassembler sous une même autorité un outil industriel dont la part d'activité pour le compte des départements représente plus de 80 % depuis que l'État n'administre plus que 12 000 kilomètres de voies.

Vous le savez, les parcs routiers sont des services des directions départementales de l'équipement. Ils exécutent, pour le compte de l'État et des départements, des prestations d'entretien des routes et de garage, notamment le contrôle de la mécanique des engins de déneigement et de travaux publics. Ils emploient quelque 850 fonctionnaires et non titulaires et près de 6 000 ouvriers des parcs et ateliers.

Leur transfert a été défini à l'issue d'une concertation très approfondie avec les collectivités territoriales. Le destin veut que nous examinions ce texte le jour même du congrès de l'Association des présidents de conseils généraux, qui se tient à Clermont-Ferrand, dans le Puy-de-Dôme. Après que le principe même du transfert a été validé, un document d'orientations stratégiques correspondant aux besoins et aux objectifs des deux partenaires a été établi avec les collectivités.

Enfin, il nous fallait naturellement nous préoccuper de la situation des ouvriers des parcs et ateliers. Elle a, elle aussi, fait l'objet d'une concertation approfondie non seulement avec les collectivités, mais également avec des organisations syndicales.

C'est du reste au moment où l'on a étudié cette situation que le projet initialement présenté par le Gouvernement a été substantiellement et heureusement modifié. En effet, le rapporteur du texte au Sénat, Jean-Pierre Vial, n'a pu que constater les importantes réserves suscitées par le projet de création d'un statut quasi commun, qui visait alors à garantir

le maintien des acquis des agents transférés dans un cadre de gestion compatible avec les règles appliquées au sein de la fonction publique territoriale.

Aussi M. Vial, avec mon assentiment, a-t-il fait évoluer le projet afin d'instaurer un système de mise à disposition de plein droit, sans limitation de durée et assortie de la possibilité, pour ceux qui le souhaitent, d'être intégrés à la fonction publique territoriale au cours des deux ans qui suivent.

Afin de répondre à l'inquiétude compréhensible des personnels face à toutes ces modifications, vos collègues du Sénat ont enrichi le texte le 2 avril dernier. Plusieurs garanties y ont alors été inscrites : par exemple, le reclassement de l'agent tiendra compte de son expérience professionnelle ; le niveau de rémunération globale antérieure à la mise à disposition sera maintenu ; le niveau salarial acquis pour ancienneté de services dans l'emploi occupé par l'agent à la date d'effet de l'intégration sera pris en considération.

Je remercie le rapporteur de l'Assemblée nationale, Charles de La Verpillière, grand connaisseur des départements et du droit, pour son investissement et ses qualités d'écoute. Votre commission des lois a su trouver des solutions encore plus équilibrées et consensuelles en adoptant près de quarante amendements.

Citons, entre autres points révélateurs des avancées que ce texte devra à votre commission et votre rapporteur, le fait que la date d'exercice du droit d'option de deux ans pourra prendre effet compter de la parution du décret d'homologie si celle-ci est postérieure à la date du transfert, ou encore le délai de la clause de revoyure porté de cinq à trois ans, ce qui permettra à chaque département de faire un état des lieux des conditions du transfert ainsi qu'un bilan des intégrations.

Concernant les pensions de retraite, sujet important, il a été garanti que les ouvriers des parcs et ateliers disposeraient de droits ouverts dans les deux régimes de pension, aussi bien celui très particulier et dérogatoire des OPA que celui, plus classique de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, et cela quand bien même ils n'auraient pas atteint les quinze années d'ancienneté dans chacun de ces deux régimes.

Une autre mesure opportune accorde, dans la limite de ce qui est autorisé par le droit communautaire européen et pour une période transitoire, la possibilité pour les parcs de l'équipement, devenus services des conseils généraux, de continuer à effectuer des prestations pour le compte des communes pendant une durée maximale de trois ans à compter de la date du transfert.

Enfin, pour compléter mon propos sur la situation des personnels, il me reste à vous préciser qu'un décret d'homologie est en cours d'élaboration. Notre objectif, à travers ce document, est de favoriser l'intégration des ouvriers des parcs et ateliers au sein des départements, où ils sont attendus avec plaisir, afin qu'ils continuent d'y assurer, avec le sens au service public qui est le leur, les missions qui leur seront dorénavant confiées.

Comme vous le voyez, mesdames, messieurs les députés, nous sommes parvenus par ces avancées successives au Sénat et à l'Assemblée nationale à proposer un texte qui garantit le bon déroulement de ces transferts. Étant moi-même président de conseil général, je peux dire qu'il correspond aux attentes des collectivités. Malgré les contraintes de délais auxquelles nous sommes confrontés, 40 % d'entre elles ont exprimé le souhait que ce processus prenne effet dès le 1^{er} janvier 2010 et, parmi elles, plus de la moitié a opté pour un transfert global, toutes sensibilités politiques confondues.

Le Sénat et de votre assemblée ont effectué un excellent travail, qui a su recueillir un consensus. Je pense, mesdames, messieurs les députés, que vous êtes éclairés sur le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de lui présenter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Charles de La Verpillière, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Charles de La Verpillière, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, mes chers collègues, je me réjouis que nous puissions examiner enfin le projet de loi qui organise le transfert aux départements des parcs de l'équipement. Adopté par le Sénat le 2 avril dernier, ce texte a déjà fait l'objet d'une longue concertation avec les collectivités et les personnels. Il est temps de clarifier les perspectives qui leur sont offertes pour parvenir à une décentralisation harmonieuse de cet outil indispensable à la gestion des infrastructures routières.

La complexité technique et la sensibilité particulière de ce dossier n'avaient pas permis de tirer immédiatement toutes les conséquences du renforcement départemental en matière routière. Ainsi, comme le prévoyait la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'État a transféré en 2006 aux départements 18 000 kilomètres de routes nationales, sans pour autant leur transférer l'ensemble des moyens matériels et humains requis pour entretenir et gérer ces nouvelles infrastructures.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Le projet de loi relatif au transfert aux départements des parcs de l'équipement comble cette lacune en remettant aux départements les personnels et les engins des parcs de l'équipement affectés à leur réseau routier. À cet égard, il s'inscrit bien dans l'esprit de la décentralisation et achève ce qu'il est convenu d'appeler l'acte II de la décentralisation.

Ce transfert des parcs aux départements a été longuement étudié et concerté. Le projet de loi a été élaboré à la suite de plusieurs rapports, dont celui du conseiller d'État Courtial, remis au Gouvernement au mois de janvier 2006, ainsi que d'une vaste concertation départementale, qui a donné lieu en 2007 à la mise au point de documents d'orientation stratégique.

Il est ressorti de ces consultations que, si les départements étaient généralement favorables au transfert de cet outil, qu'il s'agisse des biens ou des personnels, tous ne souhaitaient pas disposer du parc dans sa totalité. Le projet de loi respecte cette volonté, même si cette décentralisation à la carte génère une certaine complexité juridique. Par ailleurs, les situations géographiques particulières seront prises en compte : en Guyane, où la quasi-totalité des routes appartient à l'État, le parc ne sera pas transféré, tandis que dans les autres départements d'outremer et en Corse, le transfert pourra éventuellement bénéficier à l'échelon régional.

Par ailleurs, le projet de loi privilégie la souplesse, puisqu'il renvoie d'abord à la négociation entre l'État et les départements la fixation des modalités et de l'ampleur du transfert : le texte adopté par les sénateurs prévoyait ainsi que des conventions de transfert devraient être conclues avant le 1^{er} octobre 2009 pour les transferts intervenant le 1^{er} janvier 2010 et avant le 1^{er} juillet 2010 pour les transferts prenant effet au 1^{er} janvier 2011.

Compte tenu du calendrier d'examen de ce texte par notre assemblée, et pour laisser suffisamment de temps à la négociation, la commission des lois a décidé de repousser du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre la date butoir de signature des conventions de transfert de la première année.

Toutefois, quand aucun accord n'aura été trouvé à ces dates, le transfert interviendra au 1^{er} janvier 2011, dans des conditions fixées unilatéralement par arrêté ministériel. Dans ce cas, la partie du parc transférée à la collectivité sera déterminée en proportion de son activité pour le compte du département pendant l'année 2006.

Pour pacifier les choses, le Sénat a souhaité que l'arrêté de transfert soit précédé de l'avis d'une commission nationale de conciliation, paritairement composée de représentants de l'État et des collectivités – solution un peu lourde, mais qui fait l'objet d'un consensus qu'il serait dommage d'affaiblir.

Le projet de loi précise par ailleurs que les charges nouvelles seront compensées à la collectivité bénéficiaire du transfert du parc, même s'il reviendra à la loi de finances de déterminer les modalités de cette compensation. La commission consultative pour l'évaluation des charges, dont j'ai auditionné le président, jouera pleinement son rôle pour la mise en œuvre de cette compensation.

Les biens meubles et immeubles du parc seront répartis par accord entre l'État et le département, en tenant compte de leur affectation actuelle à l'une ou l'autre de ces personnes morales. Je précise que les biens immeubles mis à disposition de la collectivité pourront lui être gratuitement transférés en pleine propriété si elle le souhaite.

Je voudrais maintenant concentrer mon propos sur l'un des aspects les plus sensibles de cette opération : la situation des personnels.

Le transfert des parcs de l'équipement impliquait de trouver une solution pour le transfert des ouvriers des parcs et ateliers. Comme leur régime spécifique n'a pas d'équivalent dans la fonction publique territoriale – ils ne sont ni fonctionnaires, ni contractuels, mais bénéficient d'un quasi-statut –, il fallait innover.

Dans son projet initial, le Gouvernement prévoyait de transformer les ouvriers des parcs et ateliers en agents contractuels de droit public d'un genre nouveau, appelés « personnels techniques spécialisés ». Ils auraient continué à bénéficier de leur quasi-statut, de leurs rémunérations, de leur déroulement de carrière et de leur régime spécial de retraite, mais ils auraient pu être recrutés indifféremment par l'État ou par des collectivités territoriales.

Le Sénat n'a pas retenu ce système pour diverses raisons : d'une part, ce système ne permettait pas la même liberté de recrutement par les autorités locales que le statut de la fonction publique territoriale ; d'autre part, des agents sous régime spécifique auraient difficilement trouvé leur place dans la fonction publique territoriale. Ils auraient été gérés séparément des autres personnels, avec une commission administrative paritaire distincte et un régime de retraite différent. Qui plus est, le niveau de leurs rémunérations aurait pu entraîner des revendications catégorielles de la part des fonctionnaires, en particulier dans la filière technique.

Le Sénat a donc instauré un système proche de celui en vigueur pour les fonctionnaires, qui laisse le choix à chaque agent entre le maintien personnel de son statut antérieur ou l'intégration à la fonction publique territoriale. Dans le premier cas, l'agent sera placé en mise à disposition sans limitation de durée. Dans le second, il sera nommé dans l'un des cadres d'emplois de la fonction publique territoriale,

selon ses qualifications et la nature de ses missions. Pour rendre cette solution attractive, les agents se voient garantir le maintien de leur rémunération et la conservation des droits à pension acquis dans le régime spécial de retraite des ouvriers d'État. J'y reviendrai plus longuement lorsque nous examinerons l'article 11.

Enfin, pour conforter l'activité des parcs transférés aux départements, le texte adopté par la commission des lois vous propose de préciser, comme le permet le droit communautaire, qu'ils pourront temporairement continuer à fournir à titre exclusif aux communes qui le demandent certaines prestations destinées à garantir la sécurité et la continuité de la circulation sur leur voirie. Je pense en particulier à la viabilité hivernale, qui représente une grosse activité dans certains départements. Cette possibilité est de nature à favoriser une plus large adhésion des départements à un transfert global des parcs de l'équipement, dans l'attente de l'éventuelle mise en place de syndicats mixtes au sein desquels ces opérations pourraient prendre la forme de prestations intégrées – je vous rappelle que pour ces dernières, le droit communautaire n'impose pas de mise en concurrence.

Mes chers collègues, sous réserve de ces enrichissements et aménagements, la commission des lois a conservé l'essentiel des modifications apportées par le Sénat à ce projet qui conclut l'acte II de la décentralisation et dont la mise en œuvre est désormais très attendue sur le terrain. Je vous appelle donc aujourd'hui à souscrire aux solutions équilibrées et concertées qui vous sont proposées par le texte adopté à l'unanimité, le 17 juin dernier, par votre commission. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Sébastien Huyghe.

M. Sébastien Huyghe. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la volonté décentralisatrice imprègne depuis presque trente années les grandes politiques territoriales dans notre pays. Impulsée par Pierre Mauroy, la décentralisation a connu une étape essentielle à l'initiative de Jean-Pierre Raffarin et de son gouvernement de 2002 à 2004. Ce que l'on a appelé « l'acte II » consistait à mettre en œuvre un transfert massif de compétences de l'État au profit des collectivités territoriales et à établir une meilleure définition de leurs missions respectives, tout en renforçant la dynamique de l'intercommunalité.

M. Philippe Martin. Il s'agissait surtout d'un transfert de charges !

M. Sébastien Huyghe. C'est dans cet esprit que nous avons voté la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, à la suite d'un débat intense et particulièrement soutenu. Les nombreuses dispositions pour lesquelles nous avons opté à l'époque relevaient d'une matière technique et visaient à clarifier les conditions dans lesquelles le pouvoir centralisé allait transmettre certaines de ses prérogatives aux collectivités.

Parmi ces mesures figurait le transfert aux départements d'une partie du réseau routier national. Mais compte tenu de la particularité de la structure chargée de l'entretien et de la sécurisation de ces routes, les parcs de l'équipement, le législateur a voulu se donner le temps de la réflexion et de la concertation avant de transférer sa gestion aux collectivités.

Celles-ci se retrouvaient face à de nouvelles charges, de nouvelles responsabilités, mais sans nécessairement disposer des moyens de les honorer. Ce texte vient corriger ce déséquilibre et normaliser l'administration du réseau routier.

Le rapporteur Charles de la Verpillière, dont il convient ici de saluer la maîtrise d'un sujet aussi technique, vient de nous présenter le projet loi tel qu'il a été adopté par la commission des lois. Si ce texte complexe peut paraître moins crucial que beaucoup de ceux dont nous débattons ici, pour autant il n'est pas moins important, car il vient compléter la loi de 2004 et prolonger la discussion que nous avons eue alors.

Les orientations qu'il porte sont nécessaires et adaptées à la spécificité de ces structures, en particulier au statut des agents qui y travaillent. Cette loi est en effet très attendue par les personnes concernées par son application ainsi que par les collectivités bénéficiaires du transfert. En ce sens, elle vient parachever la décentralisation des services routiers, en assurant une transition douce et adaptée à la situation des 6 000 ouvriers des parcs et ateliers.

Il convient de se pencher sur la situation précise de ces ouvriers, qui est l'une des préoccupations majeures du texte. Jusqu'à présent, ils bénéficiaient d'un quasi-statut fixé par voie réglementaire qui les démarquait des autres employés des parcs. Ils n'étaient ni vraiment fonctionnaires, ni vraiment contractuels, et ont développé une culture professionnelle propre. Cette position leur conférait nombre d'avantages en matière de rémunération, de parcours de carrière et de pensions. Ils y sont très attachés et nous l'avons compris.

Le texte présenté avait pour but de préserver les particularités de leur statut. La Haute assemblée, à l'initiative du rapporteur de sa commission des lois, Jean-Pierre Vial, a modifié le dispositif prévu, qui consistait en un statut distinctif de « personnels techniques spécialisés ». Les sénateurs ont préféré instituer un droit d'option entre l'intégration dans la fonction publique territoriale et la mise à disposition sans limitation de durée. Cette solution, qui introduit donc un libre choix, tout en assurant aux agents concernés le maintien de leurs droits spécifiques, apparaît tout à la fois simple et juste.

Quant au dispositif choisi pour transférer les parcs de l'équipement dans leur ensemble, il s'accorde également au principe du libre choix. Il n'y aura pas de transfert global décidé de façon unilatérale. Celui-ci s'effectuera à la suite de négociations entre l'État et la collectivité, qui aboutiront à une convention. Le transfert pourra, selon les cas, concerner tout ou partie des parcs. Cette voie est celle du dialogue entre le pouvoir central et les départements, dans l'esprit d'une décentralisation où chaque acteur joue pleinement son rôle.

Même si ces tractations n'aboutissaient pas à des conventions réglant les modalités des transferts, une commission nationale de conciliation, composée de représentants des deux parties sous la présidence d'un conseiller d'État, viendrait rendre son avis sur l'arrêté ministériel organisant le transfert. Cette disposition, voulue par le Sénat, vient renforcer la garantie d'un transfert concerté, et donc respectueux des collectivités bénéficiaires.

Le texte sur lequel nous nous prononcerons dans quelques instants est également le fruit de cet esprit de concertation. Un long travail préparatoire a permis d'aboutir à un texte équilibré, largement inspiré du rapport de Jean Courtial, maître des requêtes au Conseil d'État. Une phase de consul-

tation à l'échelle départementale, aboutissant à la publication de documents d'orientation stratégique, a également été menée.

Nous ne pourrions nous permettre de repousser encore plus loin le vote de cette loi, car le processus de transfert doit débiter le 1^{er} janvier prochain. En l'état, elle apporte une réponse claire et souple à la problématique du transfert.

Le travail de concertation en amont, le projet de loi déposé par le Gouvernement et les modifications qui lui ont été apportées, notamment au Sénat, en font un texte équilibré et qui doit faire consensus au sein de notre Assemblée. C'est la raison pour laquelle le groupe UMP votera sans réserve ce texte.

M. François Goulard. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. Enfin ! C'est sans doute ce qu'exprimait notre rapporteur à propos d'un texte examiné en conseil des ministres le 7 octobre 2008, avec déclaration d'urgence, qui nous arrive le 22 septembre 2009... Convenez, monsieur le secrétaire d'État, que le Gouvernement devrait reconsidérer l'application d'un dispositif qui finalement ne sert à rien, sinon à nous priver – mais ce n'est heureusement pas le cas aujourd'hui – d'un débat approfondi dans les deux assemblées.

Ce projet de loi constitue ce que j'appellerai la dernière étape du transfert des personnels de l'équipement et de la gestion des routes par la collectivité départementale. Comme vous venez de le rappeler, monsieur Huyghe, il s'agit de l'application de la loi du 13 août 2004 – loi que vous n'avez pas votée, puisque le Gouvernement avait eu recours à l'article 49, alinéa 3 de la Constitution : encore une privation des droits du Parlement...

L'État a transféré 18 000 kilomètres de routes nationales et 30 000 agents sans prévoir pour autant les moyens financiers correspondants.

Monsieur le président du conseil général de Charente,...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Maritime !

M. Bernard Derosier. Charente-Maritime, pardonnez-moi. Cela vous apporte sans doute des recettes supplémentaires !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Et surtout plus d'air !

M. Bernard Derosier. ...vous n'avez pas les moyens d'entretenir les routes nationales transférées ni de rémunérer ces agents supplémentaires dans de bonnes conditions.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous n'avons aucun problème !

M. Bernard Derosier. Le transfert des personnels des parcs a suscité des craintes, en particulier chez les ouvriers des parcs et ateliers, qu'il fallait rassurer quant à leurs conditions d'intégration et à leur situation. Se pose encore la question de la charge financière correspondante lorsqu'ils seront transférés en surnombre, quand bien même les propositions qui émanent du Sénat et de la commission des lois devraient pouvoir convenir dans la plupart des cas. Également en suspens, la possibilité de travailler pour les communes et les établissements publics de coopération intercommunale.

La question du statut n'a pas abouti à un véritable consensus. La solution imaginée par le Gouvernement était abracadabrantesque, mais nous en avons l'habitude – *conférer* les maisons départementales des personnes handicapées, exemple sans rapport avec notre débat, mais qui montre à l'usage la difficulté à mettre en œuvre ce genre de création technocratique. Le Sénat comme notre commission des lois ont essayé de tenir compte des observations formulées ici et là, puisqu'il s'agissait de créer, d'une certaine façon, une nouvelle catégorie d'agents qui disposaient d'un statut d'agents contractuels.

Je remercie le rapporteur d'avoir bien voulu auditionner le président du Conseil supérieur de la fonction publique territoriale que je suis par ailleurs, et d'avoir tenu compte, comme son homologue du Sénat, des observations unanimement formulées par les employeurs, de toutes tendances confondues, et par l'ensemble des organisations syndicales sur le texte initial, sans apporter de protection aux ouvriers des parcs et ateliers, en venant à constituer une remise en cause du statut des personnels fonctionnaires. Les départements également avaient exprimé leurs craintes quant aux risques de revendications catégorielles et aux difficultés de management.

La sagesse sénatoriale a cette fois-ci pleinement joué son rôle – ce n'est pas toujours le cas –, puisque les sénateurs ont privilégié une solution qui permet de sécuriser les modalités de transferts des parcs de l'équipement, de garantir les droits des personnels et de leur offrir une carrière attractive, en prévoyant une mise à disposition de plein droit et sans limitation de durée, à titre individuel, des ouvriers auprès de la collectivité bénéficiaire, avec possibilité d'opter pour l'intégration dans la fonction publique territoriale dans un délai de deux ans, comme le préconisaient nombre d'acteurs. Cette méthode laisse une liberté de choix, garantit une réelle sécurité statutaire et offre des perspectives de carrière plus diversifiées.

Pour autant, tout ne sera pas réglé. Vous avez annoncé, monsieur le secrétaire d'État, qu'un décret d'application était en cours d'élaboration. Son contenu est encore incertain à ce jour et c'est normal, même si nous souhaiterions disposer en pareil cas de textes nous permettant d'éclairer le débat législatif.

Ce décret devra garantir aux ouvriers des parcs et ateliers le même niveau de rémunération et un déroulement de carrière au minimum équivalent à celui dont ils bénéficient dans leur statut actuel. Il devra également garantir la prise en compte, pour le calcul de leur retraite, des éléments de rémunération qui définissent leur assiette de cotisation actuelle.

J'appelle votre attention sur le fait que le respect du calendrier est primordial, tant pour rassurer les personnels que pour une bonne mise en œuvre de ce transfert par le département.

Permettez-moi d'exprimer un regret sur la compensation financière des effectifs en cas de transfert en surnombre. La perspective affichée d'un transfert total était inscrite dans le projet initial. La règle est particulièrement claire : les effectifs transférés doivent correspondre aux effectifs de l'activité assurée pour les besoins des départements au moment de ce transfert. J'ai connu suffisamment de transferts qui se sont effectués dans de mauvaises conditions au cours de ces vingt-cinq dernières années, et je veux espérer que, cette fois, l'État n'imposera pas aux collectivités territoriales, en l'occurrence les départements, des charges qu'elles n'auraient pas forcément les moyens d'assumer.

J'ai déposé, avec mes collègues du groupe SRC, un amendement tendant à laisser à la charge de l'État les ouvriers des parcs et ateliers éventuellement transférés en surnombre. Nous y reviendrons dans le cadre de la discussion des articles, même si cet amendement a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40.

J'en viens maintenant à la mise à disposition des parcs pour les communes et les intercommunalités. Derrière cette épineuse question se pose le problème de la continuité du service public. Il faudra bien que le présent texte réponde à cette exigence.

L'Assemblée nationale a repris les grandes dispositions adoptées par le Sénat, qu'elle a su faire évoluer. L'occasion nous est donnée d'aller encore un peu plus loin au moment d'examiner les articles et les amendements.

Je regrette que la disposition finalement retenue en commission des lois repousse le problème, car s'il est possible de continuer à fournir pendant trois ans maximum aux communes et à leur groupement les prestations nécessaires il faudra bien un jour ou l'autre trancher cette question au fond et apporter toutes les garanties aux communes, et notamment aux communes rurales qui se verraient privées d'un concours important si aucune disposition les confortant dans leur mission indispensable n'était prise.

Sans oublier, derrière tout cela, l'éternel débat sur la relation avec le droit communautaire – le rapporteur y a fait allusion : si les sacro-saintes lois du marché de la concurrence sont une référence pour nombre d'entre vous, chers collègues, cette banalisation de l'action publique n'en doit pas moins à notre sens être combattue. La France se grandirait à défendre le concept du service public, car si le droit communautaire s'impose à nous, nous ne pouvons pour autant négliger l'obligation d'intérêt commun et d'intérêt public. S'abriter derrière les règles du marché de la concurrence pour ne pas nous donner les moyens d'assurer le service public serait, à mes yeux, tout à fait dommageable.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques réflexions que je souhaitais vous livrer sur un texte qui peut être encore amélioré dans le cadre de la discussion des articles. Voilà pourquoi le vote du groupe socialiste dépendra du sort réservé aux amendements que nous proposons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

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

M. André Chassaigne. Ce texte est important, plus encore qu'il n'en peut laisser paraître même s'il concerne, – ne concerne, pourrait-on dire – que 5000 ouvriers d'État remplissant leur mission dans les parcs et ateliers de l'équipement.

En préambule aux amendements que je défendrai dans le cadre de l'examen des articles, j'orienterai mon intervention autour de trois questions à mes yeux déterminantes ; elles devraient éclairer nos échanges et nos décisions.

Premièrement, cette loi permettra-t-elle de répondre correctement aux missions de service public assumées par les services et agents concernés, un outil industriel reconnu et apprécié qu'il s'agisse de transférer aux départements ? Cette question est essentielle, pour ne pas dire prioritaire. Elle est le fondement d'un service public.

Deuxièmement, assurera-t-elle aux personnels concernés des garanties de même niveau que celles accordées aux différentes catégories de personnels déjà transférées en application

des précédentes lois de décentralisation, en particulier celle de 2004 organisant le transfert de compétences de l'État vers les départements ? Cette question est d'autant plus fondamentale qu'elle porte une valeur forte de notre République : l'égalité et l'absence de discriminations.

Troisièmement, quelles en seront les conséquences pour la vie des personnels concernés ? Quels pourraient être ses effets pour ces hommes et ces femmes appelés à subir une rupture forte dans leur existence et leurs conditions de travail, qu'il s'agisse de leur revenu, de leur évolution de carrière ou du montant de leur retraite ? Ne considérons pas trop hâtivement que le drame des salariés de France Télécom se limite à cette seule entreprise : un document récemment rendu public sur l'augmentation des suicides au ministère de l'équipement est à cet égard édifiant...

La réponse à ces trois questions est fortement liée au parcours de ce texte. Alors que le projet de loi avait été longuement travaillé, je dirais même ciselé, en amont, en concertation avec les différents partenaires sociaux, il a été profondément bouleversé au Sénat sur l'aspect statutaire des personnels.

La décision prise par le Sénat d'abandonner le projet de créer un cadre statutaire commun État-collectivités tel qu'il était initialement prévu et de le remplacer par une mise à disposition sans limitation de durée, avec un droit d'option dans un cadre d'emploi existant, ne manquera pas de poser des problèmes pour que les OPA qui feront ce choix préservent leurs acquis.

Certes, chacun en convient, la double autorité de l'État et de la collectivité sur les emplois ne devrait pas perdurer ; encore faut-il que les conditions d'intégration ne jouent pas en défaveur des OPA, qu'il s'agisse des évolutions de carrière, du maintien des rémunérations ou des retraites, d'où les amendements que nous avons déposés pour améliorer le texte. Mais l'affaire s'annonce mal : aucune nouvelle concertation n'a été engagée avec les partenaires sociaux malgré de multiples relances. Vous avez construit une maison ensemble, vous en avez complètement modifié l'architecture sans discuter ensuite du résultat final. Les amendements que nous avons déposés ont subi le couperet de l'article 40.

À ma première question sur le maintien d'un outil performant susceptible de répondre aux tâches assurées par les parcs et ateliers, la réponse est négative si le texte reste en l'état.

Un transfert à géométrie variable déstructurera le matériel et l'immobilier et cassera l'efficacité des équipes en place. Il limitera les moyens d'action, ce qui ne sera pas sans conséquences – on connaît les effets des cessions d'activité au privé, notamment en termes de régulation des prix. Au final, les possibilités de concours apporté aux communes et aux intercommunalités se réduiront, voire disparaîtront. Et la situation ne pourra que s'aggraver si de nombreux OPA, compte tenu des conditions d'intégration, refusent d'opter pour la mise à disposition puis pour le statut de fonctionnaire territorial.

Une belle cacophonie se prépare avec la véritable usine à gaz que vous vous apprêtez à créer. À moins que l'on cherche à cela n'aboutisse, dans certains départements, à créer des coquilles vides, par carence de personnels acceptant la mise à disposition.

À ma deuxième question, sur les garanties apportées au personnel, la réponse est tout aussi négative. Les OPA perdent dans trop de domaines : le projet de loi est bien éloigné de l'esprit qui a animé les précédents transferts, à savoir une intégration sans perte de salaire ni effets d'aubaine.

La distorsion de traitement est flagrante – j'irais jusqu'à parler de discrimination, liée certes à des statuts qui ne sont pas homologues mais dont on ne saurait négliger conséquences, s'agissant plus particulièrement du traitement indiciaire de l'intégration dans la fonction publique territoriale et la nature du cadre d'emploi. Ce qui, dans les faits, se traduira pas des blocages des déroulements de carrière, avec toutes les conséquences que l'on sait sur les salaires et les retraites.

Ce phénomène ne s'était pas fait sentir lors des précédents transferts de l'État vers les collectivités, puisqu'il s'agissait de fonctionnaires. Or celui des OPA est différent : c'est la première fois que des ouvriers d'État seront intégrés en tant que fonctionnaires. Dans ces conditions, quel OPA acceptera de subir la triple peine, en termes de déroulement de carrière, moins favorable lors d'une intégration en haut d'une grille dite « cul de sac », en termes de maintien de la rémunération, en termes enfin de retraite, puisque l'option proposée de double retraite sera celle qui aura l'impact le plus négatif sur le niveau de la future pension ?

Quant à ma troisième question, sur les conséquences sur le personnel, chacun a conscience de la gravité des décisions que nous allons prendre pour l'avenir des familles des 5000 OPA.

Les échanges que j'ai eus avec les ouvriers des parcs et ateliers et parfois même leurs familles, puisqu'un parc de l'équipement avoisine la commune dont je suis maire, m'ont permis de constater à quel point l'angoisse du lendemain était forte. Rupture d'une carrière, dégradation d'un itinéraire professionnel, manque de reconnaissance, problème des titres et diplômes, menace de mobilité liée à la loi adoptée cet été pour ceux qui resteront au service de l'État et passeraient par exemple au service des directions interdépartementales des routes : autant d'ingrédients d'une bombe à retardement qui n'est pas sans rappeler le drame des salariés de France Télécom. Un document rendu public récemment alerte déjà sur l'augmentation du nombre de tentatives de suicides chez les agents de l'équipement et de l'environnement – de 150 à 250 par an. Quant au nombre de décès par suicide – entre 15 et 25 par an –, il est bien supérieur à la moyenne française. Or les « causes précipitantes reconnues », pour reprendre les termes du document ministériel, sont justement celles que je viens de mettre en évidence : rupture de carrière, dégradation d'itinéraire professionnel, manque de reconnaissance, risque de mobilité géographique.

Vous en serez persuadé, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, que ce texte appelle nombre de modifications. Plus que jamais aujourd'hui, pour reprendre la célèbre expression de Portalis, il faut légiférer d'une main tremblante.

Le bon sens l'emportera-t-il pour que ce projet de loi soit efficace, utile au service public, respectueux des agents concernés, facile à mettre en œuvre ? Au final, aurons-nous une bonne loi que nous pourrions voter ? *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SRC.)*

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui vient achever le cycle commencé dès 2003 de l'acte II de la décentralisation, en organisant le transfert aux départements, après les routes, des personnels et des moyens nécessaires pour les entretenir et les gérer. Ce faisant, il met fin au grand écart entre les compétences transférées et les moyens matériels octroyés, répondant ainsi aux demandes répétées des parlementaires lors de la discussion de la loi libertés et responsabilités locales en 2004 – j'étais d'ailleurs l'auteur, avec Christian Estrosi, d'amendements proposant que les départements qui le souhaitaient puissent obtenir le transfert immédiat, mais cette position n'avait pas alors été entendue par le Gouvernement –, puis aux préconisations du rapport Courtial, remis en 2006. Enfin, nous allons pouvoir légiférer sur ce point.

Ce laps de temps était certes nécessaire, eu égard à la complexité du sujet, qu'il s'agisse de l'utilisation croisée des parcs par l'État et les départements ou du statut très particulier des ouvriers des parcs. Nous devons cependant réussir ce transfert, ce qui suppose tout d'abord qu'il soit aussi global que possible et touche autant que faire se peut l'ensemble des moyens matériels et humains des parcs. Si le texte y parvient globalement, des progrès ponctuels sont possibles, notamment en ce qui concerne les personnels affectés aux infrastructures radioélectriques transférées. Ces infrastructures sont très importantes dans nombre de départements de montagne où l'exploitation ne se déroule pas les mêmes conditions que dans les Landes, par exemple – département pour lequel j'ai beaucoup d'estime. Nous soutiendrons plusieurs amendements visant à prendre en compte ces situations et à nous permettre de disposer de tous les moyens nécessaires.

La réussite du transfert suppose encore que les personnels concernés adhèrent à la réforme, afin que le basculement dans la fonction publique territoriale s'opère et que l'on évite autant que possible de devoir gérer conjointement fonctionnaires territoriaux et ouvriers restés dans l'ancien statut, avec toutes les difficultés que cela entraînerait.

Pour que cette intégration se fasse, les actuels ouvriers des parcs ont besoin de garanties quant à leurs salaires, la progression de leurs carrières et leurs retraites. Or beaucoup d'entre eux sont inquiets des perspectives que les modifications apportées au projet de loi initial leur semblent dessiner et ils ne semblent guère avoir obtenu de réponses.

L'idée de créer un cadre statutaire commun des personnels techniques spécialisés a ainsi été abandonnée au profit d'une intégration dans les cadres d'emploi existants de la fonction publique territoriale. Si le principe n'en est pas contesté, le flou des modalités inquiète, ainsi que certaines dispositions du projet de loi lui-même.

À cet égard, certaines modifications du texte semblent nécessaires, afin de ne pas trop limiter les possibilités qu'offrira le décret d'homologie permettant d'intégrer des ouvriers du parc. Il s'agit tout d'abord de ne pas s'enfermer dans les seuls cadres existants actuellement, dont les échelles indiciaires et les définitions ne sont pas nécessairement adaptées, notamment pour éviter un blocage de certaines carrières. Le transfert des TOS avait été un bon exemple : il serait bon de ne pas l'oublier et au contraire de s'en inspirer. Il s'agit aussi de renforcer les garanties offertes, notamment en matière de maintien de la rémunération et de niveau des pensions, deux points évidemment essentiels pour les intéressés.

Il serait également souhaitable que le Parlement ait quelques informations sur le contenu du décret d'homologie, qui nous permettrait de répondre aux personnels concernés.

Permettez-moi enfin d'évoquer deux derniers points.

Dans la mesure où un certain nombre de parcs ne seraient pas transférés, le problème va se poser de la clôture du compte de commerce.

M. le président. Veuillez conclure.

M. Michel Bouvard. Je termine, monsieur le président.

Le système du compte de commerce s'est avéré très utile : il nous a permis de gérer le parc au coût réel, avec de bonnes indications. Mais si tout le monde ne clôt pas, comment fera-t-on ?

Enfin, pour que la décentralisation soit complète sur le secteur des routes, il reste à régler quelques problèmes immobiliers. Certains l'ont été, mais on voit certains appartements dans des régions attractives, que l'État a gardé par devers lui... Il serait bon que ces biens soient eux aussi transférés aux départements.

Sous ces réserves, je suis bien entendu favorable à ce texte attendu. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Martin.

M. Philippe Martin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, ce débat n'est pas anodin. Je regrette donc qu'il se déroule alors que la plupart des présidents de conseil général qui sont également députés assistent au congrès de l'association des départements de France à Clermont-Ferrand. La plupart de ceux qui cumulent encore...

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Plus pour longtemps.

M. Philippe Martin. ...ne peuvent malheureusement y participer.

Avant de vous poser deux questions, je tiens à faire une remarque d'ordre général. Il y a quelques jours, le Premier ministre, François Fillon, a « enjoint » les collectivités locales de réduire leurs dépenses.

M. Michel Bouvard. Leurs dépenses de fonctionnement.

M. Philippe Martin. Il ajoutait : « Nous avons engagé un effort de réduction du nombre de fonctionnaires – c'est honnête de le dire – mais les collectivités locales recrutent 36 000 fonctionnaires supplémentaires par an. » Outre que, compte tenu du nombre de collectivités locales, cela ne représente guère qu'un fonctionnaire supplémentaire par an dans chacune d'elles, il faut quand même beaucoup d'audace pour enjoindre aux collectivités de diminuer leurs dépenses alors que l'essentiel des dépenses supplémentaires qu'elles ont à supporter, particulièrement les départements, provient des transferts massifs opérés par l'État au cours de ces dernières années, notamment pour le personnel. Ainsi, le département du Gers, dont je préside le conseil général, est passé en trois ans de 800 à 1 500 agents. Ce n'est pas rien pour les finances d'une collectivité comme la nôtre.

Par ailleurs, ce texte nous arrive alors qu'on va procéder à une profonde refonte de l'organisation des collectivités locales. Il aurait été plus utile, même si cela aurait retardé l'examen de ce texte, que les ouvriers des parcs et ateliers sachent dans quel cadre local ils allaient désormais intervenir. Nous-mêmes ne savons pas ce que deviendront les départements dans quelques mois, même si, aujourd'hui, la politique du Gouvernement semble tourner autour de l'orchestration de leur chute. En

raison de transferts massifs – mais ne faut-il pas plutôt parler de dégazage en pleine mer, au vu de l'ampleur des nouvelles charges sociales non compensées : RMI, RSA, prestation compensatoire du handicap! –, en raison donc du poids des dépenses sociales, crise économique aidant, bâtir un budget pour un département est devenu pratiquement infaisable. Et je parle devant un président de conseil général...

Il ne faudrait pas transformer les conseils généraux en agents de l'État exécutant des politiques imposées par le pouvoir, monsieur le secrétaire d'État. Nous sommes élus sur des orientations politiques et non nommés le mercredi matin comme le sont les préfets – ce qui m'est arrivé dans une autre vie, comme à M. Diefenbacher. Je voulais donc, sur un plan d'ensemble, appeler votre attention sur le fait que cette mise à disposition des personnels de l'équipement intervient dans un contexte institutionnel bouleversé en ce qui concerne les départements. Les ouvriers des parcs peuvent donc légitimement s'inquiéter d'être transférés dans une structure – le conseil général – dont ils ne savent pas ce qu'elle deviendra dans quelques mois. J'ajoute qu'on dit souvent qu'il a fallu transférer ces agents parce qu'on avait transféré la voirie ; mais dans certains départements, comme le Gers, la voirie n'a pas été transférée et l'on transférera tout de même les agents...

Mes questions plus précises concernent ces agents des parcs et ateliers auxquels je tiens d'abord à rendre l'hommage qui leur est dû, et que je n'ai pas encore entendu dans cet hémicycle, pour l'action qu'ils ont menée au service de nos concitoyens, de l'État, des collectivités locales en maintes occasions. L'article 7 relatif à la mise à disposition des fonctionnaires appelle de ma part deux demandes de précision. D'abord, lorsqu'on a signé un contrat avec l'État – je l'ai fait moi-même, étant préfet – il n'est pas simple de passer à autre chose vers quoi, au début de sa carrière, on n'avait pas orienté sa vie de fonctionnaire. Mais puisque c'est le cas, je voudrais que vous garantissiez à ces agents mis à disposition que, tant dans le déroulement de leur carrière que dans leur rémunération, ils n'y laisseront pas des plumes, comme tout le laisse penser.

M. le président. Votre temps de parole est épuisé, cher collègue.

M. Philippe Martin. Ensuite, l'option de double retraite ayant un impact négatif, je souhaiterais que le mode de calcul choisi soit celui qui a les conséquences les plus favorables pour les agents. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Kléber Mesquida.

M. Kléber Mesquida. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, ce projet de loi, organise le dernier transfert de service prévu par les lois de décentralisation. Diverses raisons commandaient cette évolution ; j'en cite quatre. D'abord, le maintien du régime conventionnel fixé par la loi du 2 décembre 1992 ne se justifie plus ; ensuite le partenariat État-département paraît inadapté ; l'acte II de la décentralisation a considérablement étendu la voirie gérée par les départements ; le fait enfin que ces derniers sont les premiers donneurs d'ordre des parcs.

En conséquence, l'État, qui avait la maîtrise des parcs, procède à leur transfert en donnant aux départements des garanties relatives aux moyens matériels et humains pour exercer cette compétence.

Ce texte est l'aboutissement d'un long travail de concertation qui a débuté en 2005 entre l'État, les départements et les représentants des personnels des parcs. Ce travail a permis, reconnaissons-le, de parvenir à un certain consensus entre État et départements sur le principe et les conditions des transferts. Les modifications introduites en première lecture au Sénat ont privilégié la philosophie d'un transfert plus souple, plus négocié et de fait, plus adapté aux besoins et aux attentes des différents partenaires concernés.

Ces modifications me semblent indispensables étant donné la particularité des parcs de l'équipement comme élément du service public de la DDE, mais également l'originalité du statut des OPA, qui ne sont pas des fonctionnaires.

La commission des lois de notre assemblée a souhaité prolonger le travail de clarification entrepris par la Haute Assemblée en complétant certaines mesures du texte, lui conférant ainsi plus de souplesse, en favorisant un transfert global sans pour autant l'imposer, en simplifiant les modalités du transfert et en garantissant des droits aux personnels transférés.

S'agissant du transfert des biens, le projet de loi a privilégié la voie des négociations locales et la conclusion de conventions entre les parties concernées, c'est-à-dire l'État et, en règle générale, le département. En conséquence, les partenaires conservent le choix de la date effective du transfert, qui pourra intervenir, selon le cas, au 1^{er} janvier 2010 ou au 1^{er} janvier 2011, et celui de l'ampleur et de la désignation précise des biens qui seront gratuitement transférés en toute propriété.

Plusieurs amendements ont été adoptés en commission, qui visent à simplifier les procédures de transfert. Ainsi, les modalités de l'assistance temporairement fournie à l'État par les personnels des parcs transférés aux départements pourront être précisées dans une simple annexe à la convention ou à l'arrêté de transfert. L'article 17 dispose quant à lui que l'entente entre l'État et la collectivité bénéficiaire du transfert du parc sur la répartition des biens meubles loués à l'un et l'autre doit être formalisée dans la convention de transfert, et que le transfert de propriété de biens meubles ne devrait donner lieu au versement d'aucun droit ou honoraire.

Les conventions de transfert conclues entre l'État et chaque collectivité, devront également préciser le nombre et la nature des emplois transférés afin que les départements puissent commencer à anticiper ce transfert.

Ces modalités du transfert des biens laissent à la collectivité un délai de deux ans, plus réaliste que celui d'un an initialement prévu, pour demander que lui soit gratuitement transférée la propriété de biens immobiliers mis à sa seule disposition.

Enfin, le coût des travaux de remise en état des terrains utilisés par les parcs de l'équipement, lorsque ces travaux sont imposés par les dispositions du code de l'environnement, sera pris en charge prioritairement par le compte de commerce avant liquidation de la contribution du parc à sa trésorerie. Ainsi, les départements n'auront pas à assumer seuls cette charge financière; en revanche, la répartition effective des dépenses n'est en rien fixée, ce qui nous inquiète.

Concernant le statut des OPA, il était nécessaire de trouver une solution innovante. Le mécanisme retenu permet aux ouvriers du parc de choisir soit le maintien de leur statut,

avec mise à disposition auprès de la collectivité territoriale, soit l'intégration dans la fonction publique territoriale dans un délai de deux ans après le transfert du parc.

M. le président. Veuillez conclure.

M. Kléber Mesquida. Nous aurions préféré que ce délai soit porté à trois ans. Mais on offre, de fait, aux OPA une liberté de choix, une sécurité statutaire et une perspective de carrière nettement plus diversifiée.

Pour conclure, l'esprit général du texte fixe un cap et des modalités souples et négociables. La réussite de cette réforme en dépend. L'esprit de la décentralisation veut que le transfert d'une compétence de l'État à une collectivité territoriale s'accompagne des moyens nécessaires. C'est bien pourquoi le transfert dont il est ici question continue de susciter des inquiétudes. Les conseils généraux ne veulent pas être de nouveau mis à contribution, ce qui les obligerait à alourdir encore la fiscalité locale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Valax.

M. Jacques Valax. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, chers collègues, ce projet de loi, examiné dans des conditions satisfaisantes – une fois n'est pas coutume –, vient combler une lacune de l'acte II de la décentralisation. En effet, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avait transféré en 2006 aux départements 18 000 kilomètres de voirie, en plus du réseau routier départemental qui en comptait déjà 360 000, sans pour autant leur transférer les moyens matériels et humains nécessaires pour mener à bien cette nouvelle mission. Je ne reviendrai pas sur le sempiternel débat autour du transfert de compétences de l'État aux collectivités territoriales sans les moyens correspondants. Mais, alors que s'élabore l'acte III de la décentralisation – à moins, je le dis sans esprit polémique, qu'il ne s'agisse déjà de l'acte I de la recentralisation – je pense que la représentation nationale devra de nouveau se saisir de cette question,

Quoi qu'il en soit, il était nécessaire d'organiser le transfert des parcs de l'équipement en tenant compte de leur situation originale et de la spécificité du statut de leurs agents, notamment les ouvriers des parcs et ateliers, agents de droit public qui bénéficient de conditions spéciales de recrutement, de déroulement de carrière, de protection sociale et de retraite.

Le rapport Courtial préconisait la création d'un régime spécifique d'agents contractuels, commun à l'État et aux collectivités territoriales, pour accueillir les OPA dans les départements. Cette solution, retenue dans le projet de loi initial, présentait l'inconvénient d'être moins protectrice que le statut actuel d'ouvrier d'État. Le Sénat a préféré introduire un dispositif plus souple, reposant sur le droit des ouvriers à opter pour l'intégration dans la fonction publique territoriale, système qui a largement fait ses preuves dans la fonction publique. Vous le savez, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, nous sommes favorables au dispositif tel qu'il a été introduit par le Sénat comme l'ensemble des membres de la commission des lois, qui a adopté le texte à l'unanimité.

Si les perspectives ainsi offertes aux personnels par le texte modifié par le Sénat et avalisé par la commission nous agréent, nous n'en sommes pas moins attentifs à l'évolution de la situation des OPA. L'exposé des motifs est suffisamment précis pour apaiser les craintes éventuelles des agents; mais ceux-ci attendent maintenant d'être informés du contenu du futur décret d'homologie, prévu à l'article 11 du projet de loi.

Les critères pour le choix du cadre d'emploi d'accueil devront reposer sur les fonctions exercées et leur qualification. Le grade et l'échelon d'accueil devront être déterminés en fonction de la rémunération des OPA, et l'ancienneté rester acquise. Nous serons vigilants sur le respect des critères d'intégration, qui suscitent les inquiétudes des agents concernés.

Par ailleurs, la date choisie pour calculer les besoins des parcs en moyens humains devra évidemment être corrélée avec la date du transfert des routes, sous peine de compromettre l'effectivité de la compétence transférée. Il faut veiller à ce que le service public de l'exploitation et de l'entretien des routes de France reste au niveau d'excellence qui est le sien. C'est la fierté des agents, celle de nos concitoyens, et naturellement la nôtre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

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

M. Gérard Charasse. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le texte qui nous vient du Sénat appellerait sans doute une critique au fond. Une critique de cohérence, puisque la majorité responsable de l'acte II de la décentralisation, qui initie très directement le texte voudrait, dans quelques semaines, supprimer l'entité départementale à laquelle elle a transféré, il y a deux ans, 18 000 kilomètres de voirie supplémentaires sans d'ailleurs donner tous les moyens humains et matériels requis pour entretenir et gérer ces infrastructures. Vous nous proposez donc, d'une main, de compléter ce transfert, commencé en 2004 et, de l'autre, d'en supprimer le destinataire actuel, car *in fine*, si le projet de réforme institutionnelle va à son terme, ce sera le préfet de département ! Nous sommes donc devant une déconcentration par fausse décentralisation interposée. C'est un débat que nous aurons de nouveau...

Je voudrais revenir sur quelques aspects techniques et humains de ce texte en disant, en préambule, ma satisfaction que le rapporteur ne nous ait pas simplement proposé de voter tel quel le texte en provenance du Sénat.

Premièrement, s'agissant des prestations pour les communes, je retiens du texte d'abord une période transitoire de trois ans et trois débouchés : celui du syndicat mixte, celui de la réponse aux appels d'offres et l'urgence. Les deux premières pistes me semblent impossibles à mettre en œuvre. Le syndicat mixte n'a pas été créé pour cela et, dans d'autres domaines – l'architecture et la maîtrise d'œuvre par exemple –, il n'a pas résolu les problèmes juridiques identiques à ceux que nous rencontrons aujourd'hui. S'agissant de la mise en concurrence et de l'amendement qui le précise, on cerne immédiatement la difficulté pratique. Il faut donc, à notre avis, aller un peu plus loin et, au-delà de la période transitoire, donner au moins un droit de suite qui permette, notamment aux communes rurales, de continuer à répondre à leurs obligations au moyen des parcs.

Ma deuxième inquiétude porte sur l'avenir des employés actuels. Il y a un certain nombre de questions auxquelles le texte ne répond pas.

Il s'agit d'abord de la mise à disposition sans limitation de durée qui ne constitue pas une solution pour les OPA, car il y a un risque majeur de blocage des carrières ; personne ne peut le nier, d'autant qu'on l'a vu dans d'autres transferts et que l'on constate leurs effets aujourd'hui.

M. André Chassaing. Absolument !

M. Gérard Charasse. Il conviendrait donc d'encadrer davantage cette mise à disposition.

M. André Chassaing. Très bien !

M. Gérard Charasse. S'agissant ensuite du transfert, je m'interroge sur la détermination du cadre d'emploi d'intégration, sans empiéter sur le domaine réglementaire, et il me semblerait utile de donner une règle générale de transfert vers chacune des grandes catégories de la fonction publique territoriale, s'agissant d'un corps d'État où les qualifications, mais surtout les responsabilités et l'organisation du travail sont très particulières.

Enfin, je ne vois pas pourquoi on n'intégrerait pas dans la base de calcul sur les rémunérations les primes liées aux astreintes et aux heures supplémentaires.

Si l'on pouvait, monsieur le secrétaire d'État, clarifier ces questions qui me paraissent fondamentales, vous m'en verriez, avec les radicaux de gauche, très heureux ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je tiens d'abord à féliciter les orateurs pour la qualité de leurs interventions, à la hauteur de la qualité des agents dont nous avons longuement parlé, ces ouvriers des parcs que nous connaissons bien.

Monsieur Huyghe, je vous remercie d'avoir rappelé l'esprit de concertation ; le but recherché est de trouver une réponse claire et souple.

Monsieur Derosier, vous avez évoqué le transfert de charges pour les collectivités locales. Nous sommes dans le cadre d'un transfert où il n'y a pas de surnombre, mais une compensation totale. Je puis vous assurer qu'il n'y aura pas à cet égard de décision unilatérale de l'État.

Monsieur Chassaing, les missions de service public seront, bien sûr, garanties, comme la situation des personnels. Chaque cas personnel sera examiné avec toute l'attention souhaitée. Pratiquement 60% des conseils généraux – chiffre actualisé par rapport à celui que je vous ai donné tout à l'heure – ont d'ores et déjà opté pour un transfert global.

Monsieur Bouvard, je vous félicite de votre expérience et d'y avoir ajouté la dimension montagnarde. Nous y reviendrons.

Monsieur Martin, que ce soit sur leur niveau de rémunération, sur les dispositifs de retraites, les solutions dégagées sont les meilleures possible pour les agents. Le décret d'homologie sera élaboré dans un esprit de concertation. J'y suis tout à fait prêt, et nous l'avons évoqué avec le rapporteur de la commission des lois dans le cadre du droit de suivi qui est le sien.

Monsieur Mesquida, je vous remercie de vos propos, et je vous confirme, monsieur Valax, que l'exposé des motifs est effectivement de nature à apaiser les inquiétudes des agents. Je le répète, nous nous concerterons dès le 30 septembre sur le décret d'homologie et nous le ferons ensemble.

Enfin, monsieur Charasse, je rappelle que, dans le cadre du droit de suite, est prévue une clause de revoyure tous les trois ans. Cette garantie, très importante, a été ajoutée par le Sénat.

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte de la commission.

Article 1^{er} et 2

(L'article 1^{er} et 2, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Article 3

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, inscrit sur l'article.

M. André Chassaigne. L'article 3 pose la question du transfert global ou partiel.

Monsieur le secrétaire d'État, vous venez de préciser que 60 % des conseils généraux ont opté pour un transfert global, ce qui devrait faciliter l'évolution de ce service – sans pour autant tout régler.

Cela étant, on peut se demander pourquoi les autres conseils généraux ne l'ont pas choisi. Il aurait été possible d'introduire dans le texte de loi – j'avais déposé un amendement en ce sens, malheureusement tombé sous le coup de l'article 40 – des dispositions facilitant le transfert global. De ce fait, les réticences de certaines assemblées départementales auraient sans doute pu être levées. J'avais proposé notamment qu'une mise à disposition puisse se faire dans le cadre d'une convention à la collectivité bénéficiaire du transfert pendant une durée de trois ans pour ce qui concerne les emplois en surnombre. Certes, se pose la question de la rétribution afin qu'il n'y ait pas un transfert d'une collectivité sur une autre. Aussi propositions-nous d'accompagner le transfert par une convention prévoyant le versement d'une avance sur les prestations effectuées par la collectivité pour le compte de l'État. Cela aurait garanti, nous semble-t-il, un réel équilibre; du côté des départements, il aurait été possible, dans les trois années à venir, d'ajuster l'outil aux besoins. Je suis persuadé que nous aurions ainsi réglé bien des problèmes en généralisant le transfert global, demandé par plusieurs intervenants.

M. le président. Nous en venons à un amendement n° 17.

La parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. J'ai évoqué le problème des agents en surnombre lors de la discussion générale. L'alinéa 2 précise que le nombre d'emplois transférés aux départements ne peut être inférieur au nombre d'emplois pourvus dans le parc, ce qui signifie *a contrario* qu'il peut être supérieur. J'y ai fait référence tout à l'heure: j'ai connu d'autres situations de transferts où l'État imposait aux collectivités territoriales le nombre d'agents qu'il voulait.

En proposant, par l'amendement n° 17, que le nombre des emplois transférés soit égal au nombre d'emplois pourvus dans le parc, nous nous mettons à l'abri des mauvaises surprises quant aux transferts quantitatifs de ces personnels, tous de grande qualité, certes, mais dont les collectivités territoriales n'ont pas forcément besoin.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement, mais je reconnais volontiers que M. Derosier soulève un véritable problème: celui des surnombres en cas de transfert global. Afin d'apaiser les craintes

légitimes de notre collègue, je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'État, que vous confirmiez mon analyse du texte tel qu'il est rédigé.

L'article 3 pose le principe selon lequel le transfert doit porter au moins sur la partie du parc affectée aux routes départementales. Ce qui permet aussi aux conseils généraux – c'est une faculté qui leur est ouverte – de demander à aller au-delà de ce minimum, voire jusqu'à un transfert global, sachant que la différence, que nous appelons par facilité « surnombre », n'est pas compensée financièrement.

L'article 4 prévoit que tout cela doit en principe se faire par convention, c'est-à-dire par accord entre l'État d'une part et le conseil général d'autre part.

L'article 5 quant à lui précise que, faute d'accord, l'État peut imposer par arrêté, unilatéralement, le transfert et en déterminer l'ampleur.

Il me semble que la crainte exprimée par Bernard Derosier est la suivante: en cas de désaccord, le ministre pourrait, au titre de l'article 5, imposer un transfert qui irait au-delà du minimum dont nous avons parlé tout à l'heure et pourrait aller jusqu'à un transfert global, alors que la collectivité bénéficiaire du transfert – le conseil général dans la plupart des cas – ne le souhaiterait pas.

Compte tenu de la rédaction des articles 3, 4 et 5 du projet de loi, l'État, me semble-t-il, ne pourra jamais imposer un transfert global à un département qui ne le souhaiterait pas. Toutefois, j'aimerais, monsieur le secrétaire d'État, que vous confirmiez cette analyse, ce qui répondrait probablement en grande partie aux préoccupations à l'origine de cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je confirme que l'État ne pourra pas imposer de transfert global. Je rappelle également le rôle de la commission de conciliation. Votre analyse, monsieur le rapporteur, est tout à fait conforme à la philosophie du texte et au travail fait par le Sénat et par l'Assemblée.

(L'amendement n° 17 n'est pas adopté.)

(L'article 3 est adopté.)

Article 4 et 5

(Les articles 4 et 5, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Article 6

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier, inscrit sur l'article.

M. Bernard Derosier. Je reviens sur le même sujet.

J'avais déposé, à l'article 6, un amendement jugé irrecevable au titre de l'article 40, puisqu'il proposait de laisser à la charge financière de l'État les agents en surnombre. Votre déclaration sibylline, monsieur le secrétaire d'État, si elle a emporté l'adhésion de la majorité qui a repoussé mon amendement, ne me rassure pas totalement pour autant. Je crains la survenue de contentieux en cas de transfert imposé. Comme l'a dit fort justement le rapporteur, s'il y a désaccord, un arrêté préfectoral sera pris en application des dispositions

législatives et réglementaires. Je crains qu'il n'y ait des contentieux devant les tribunaux administratifs, voire devant le Conseil d'État.

Je regrette que, mon amendement n°17 ayant été rejeté, la loi ne soit pas plus claire à ce sujet.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7 à 9

(Les articles 7, 8 et 9, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Article 10

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 37.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement s'appuie sur l'étude d'un projet de convention très pertinent, qui concerne la mise à disposition dans le département de Charente-Maritime – certains d'entre vous connaissent peut-être le président de ce conseil général. Les termes de ce projet sont très intéressants, car ils rappellent les règles applicables à la représentation au sein des instances paritaires et à l'exercice des droits syndicaux. Ils précisent que les droits des agents restent encadrés par les dispositions du décret n° 82-447 du 28 mai 1982 relatives aux droits syndicaux au sein du ministère de l'équipement et celles de l'instruction de 2000 et de la note de 2005 du même ministère. Voilà un président de conseil général bien informé sur le suivi des droits liés à une activité syndicale.

Peut-être trouvera-t-on que cette question relève du domaine réglementaire; il n'en demeure pas moins certaines interrogations portant sur l'exercice des droits syndicaux, d'où ma proposition d'amendement, que j'estime tout à fait pertinente. Il s'agit d'insérer, après le premier alinéa de l'article 10, l'alinéa suivant: « Dans le cadre d'une mise à disposition sans limitation de durée, les droits syndicaux du ministère d'origine continuent de s'appliquer. » Mais peut-être pourrez-vous nous apporter, monsieur le secrétaire d'État – j'allais dire monsieur le président du conseil général (*Sourires*) –, une réponse précise à cette question, que se posent les organisations syndicales?

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Défavorable. Dans le cadre d'une mise à disposition, l'agent demeure totalement régi par les dispositions qui lui étaient applicables dans son statut – ou quasi-statut dans le cas des OPA – d'origine. Il n'y a en conséquence aucun changement, y compris et même surtout pour ce qui touche au droit syndical.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. André Chassaigne. Je retire mon amendement puisque j'ai obtenu une réponse, monsieur le président.

(L'amendement n° 37 est retiré.)

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, inscrit sur l'article.

M. André Chassaigne. Je tenais à appeler votre attention sur un ensemble d'amendements que j'avais déposés sur cet article, mais qui sont tombés sous le couperet de l'article 40.

J'avais d'abord proposé de prévoir une possibilité recours à des conditions particulières, afin de maintenir l'ensemble des garanties dont doivent bénéficier les OPA transférés. Tel qu'il est rédigé, l'article 11 ne l'autorise pas, puisqu'il ne traite que des emplois existants. Cela empêche toute évolution. Plusieurs intervenants ont insisté sur ce point. Je regrette que mon amendement tendant à supprimer le mot « existant », ce qui aurait permis certaines adaptations, ait été rejeté. Ce n'est, certes, pas de votre fait, monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État. Mais nous risquons de nous en mordre les doigts à l'avenir.

Un deuxième amendement n'a pas été retenu, qui concernait les titres et diplômes. Il est particulièrement dangereux de ne s'appuyer que sur les titres et diplômes dans une procédure d'intégration. Il arrive à l'État lui-même d'accorder des grades à des agents au vu de leur activité dans un corps donné. Inscrire dans la loi que ce sera lié à des titres et diplômes fermera la porte à des agents qui ne peuvent s'en prévaloir, mais qui n'en auront pas moins eu des promotions durant leur carrière – et qui, de ce fait, risquent ne pas être reconnues.

Troisième amendement recalé, qui portait sur les retraites. Tout calcul de retraite sur le fonds spécial et la CNRACL ne pourra qu'avoir un impact négatif pour certains agents. Le choix de l'option la plus favorable en fin de carrière aurait offert de réelles garanties, comme cela a été le cas dans le cadre d'autres transferts – preuve de la discrimination dont sont victimes les OPA.

M. le président. L'amendement n° 13 de M. Charles de la Verpillière est rédactionnel.

(L'amendement n° 13, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 20.

La parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. Cet amendement n° 20 se fonde sur des principes adoptés par le Parlement dans une loi de 2006 relative à la fonction publique territoriale, qui mettait en valeur la référence à l'expérience professionnelle des agents. Je propose à notre assemblée de reconnaître cette expérience professionnelle comme équivalence des conditions et titres pour se présenter aux concours d'accès aux cadres d'emplois concernés. Cela permettra aux futurs nouveaux agents de la fonction publique territoriale de s'orienter, sinon vers un nouveau métier, en tout cas vers un nouveau cadre d'emploi et de ne pas rester enfermés, si je puis dire, dans leur cadre d'emploi d'origine, quand bien même il sera appelé à connaître des transformations.

Je veux croire que le Gouvernement et la majorité de cette assemblée accepteront cet amendement, puisqu'il va dans le sens de ce que ce même gouvernement nous a proposé en 2006 – autrement dit il n'y a pas si longtemps.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement qui nous semble satisfait par la rédaction retenue par la commission des lois, qui a modifié le paragraphe II de cet article pour bien faire ressortir que les ouvriers des parcs pourront, lors de leur intégration, faire valoir non seulement les titres et diplômes, monsieur Chassaigne, mais également leur expérience professionnelle reconnue équivalente aux qualifications exigées pour l'accès au cadre d'emploi auquel ils postulent.

Il nous semble en conséquence que le texte, tel qu'adopté par la commission, répond aux préoccupations exprimées par les uns et les autres.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 20 n'est pas adopté.)

(L'article 11, amendé, est adopté.)

Articles 12 et 13

M. le président. L'Assemblée nationale a maintenu la suppression par le Sénat des articles 12 et 13.

Article 13 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 43.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement tend à supprimer l'article 13 bis. Vous avez repoussé tout à l'heure mon amendement sur les droits syndicaux au motif que cette disposition figurait déjà dans la loi ; j'en prends acte. Dans le cas présent, je croyais qu'un examen régulier de la mise en œuvre d'une loi était acquis ; or, par un article que je considère comme particulièrement bavard, vous demandez que soit établi un état des lieux. Cela aurait pu se justifier dans le cadre du projet de loi initial, mais tel n'est absolument pas le cas ici – à moins que, derrière tout cela, ne se cachent quelques idées tendant notamment de remettre en cause, à l'occasion de cet état des lieux, la mise à disposition des OPA sans limitation de durée. La sagesse – puisque vous êtes un sage, monsieur le secrétaire d'État ! – serait de supprimer purement et simplement cet article 13 bis qui n'a plus de raison d'être.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement.

Au contraire, cette « clause de revoyure », si vous me permettez cette expression, a été introduite dans le texte par le Sénat de façon à pouvoir faire le point des conditions dans lesquelles s'est opéré le transfert, notamment en ce qui concerne la garantie des droits des ouvriers des parcs et ateliers. Au moment où aura lieu cette revoyure, les décrets d'homologie seront, bien entendu, sortis et le délai de deux ans accordé aux ouvriers pour exercer leur droit d'option sera écoulé. On saura donc exactement si cela s'est déroulé ou non dans de bonnes conditions et, le cas échéant, en tirer les conséquences.

C'est pourquoi la commission non seulement n'a pas supprimé cette clause de revoyure, mais elle a accepté un amendement du groupe socialiste tendant à prévoir que le rendez-vous aurait lieu au bout de trois ans et non de cinq.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 43 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 25.

La parole est à M. Gérard Charasse.

M. Gérard Charasse. Notre amendement vise à renforcer le sens du rapport prévu par l'article 13 bis, dans la mesure où les articles dont il découlait à l'origine ont été supprimés. Il nous semble en effet souhaitable d'ajouter au bilan technique du transfert une attention particulière pour la situation des agents transférés qui serait de nature à rassurer les craintes légitimes que peuvent ressentir ces agents.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Favorable !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 25 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 44.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. L'article 13 bis n'ayant pas été supprimé, cet amendement de repli tend à garantir que le choix de l'agent d'opter pour la mise à disposition sans limitation de durée ne peut en aucun cas être remis en cause sans son accord. On peut, en effet, craindre que l'état des lieux ne modifie la donne.

Monsieur le rapporteur, vous apportez toujours des réponses très précises, ce dont je vous remercie. Quant à vous, monsieur le secrétaire d'État, vous avez, certes, passé la nuit à débattre du projet de loi relatif à la régulation des transports ferroviaires, mais j'ai l'impression que, ce matin, le wagon, très isolé peut-être, est resté en gare ! *(Sourires.)*

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est parce que le rapporteur est très bon et qu'il travaille bien !

M. André Chassaigne. Nous savons parfaitement que nous sommes dans le cadre d'un débat parlementaire, et que la réponse du rapporteur n'est pas sans valeur, mais je pense que celle du ministre permet d'obtenir des garanties bien supérieures. Chacun est attentif aux mots que vous pouvez prononcer, monsieur le secrétaire d'État !

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

(L'amendement n° 44 n'est pas adopté.)

(L'article 13 bis, amendé, est adopté.)

Article 14 à 19 bis

(Les articles 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 19 bis, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Article 20

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 11.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je ferai, monsieur le président, une présentation d'ensemble des amendements n°s 11 et 12.

M. le président. Je vous en prie, mon cher collègue.

M. Michel Bouvard. J'ai évoqué le problème dans mon intervention lors de la discussion générale. Les deux départements alpins les plus montagneux que sont la Savoie et la Haute-Savoie, du fait de leurs contraintes géographiques, ont dû développer un réseau radio atypique de 150 mégahertz, créé et financé par les départements. La situation est d'ailleurs la même dans le Haut-Rhin. Le problème posé par le caractère régional des centres de maintenance du réseau national 40 mégahertz ne se pose donc pas. Le transfert doit, en conséquence, être complet et intégrer également les personnels chargés de l'entretien de ce parc, afin de nous permettre de disposer de l'ensemble des compétences.

Il est également proposé que les départements s'engagent à assurer gratuitement à l'État la fourniture des prestations radio dont il a besoin, en sachant que lorsque l'on établit la cartographie des différents équipements, on s'aperçoit que les compétences sont aujourd'hui principalement utilisées par les départements.

Ajoutons que l'État s'interroge, à en croire nos contacts, sur l'avenir de son actuel réseau 40 mégahertz. Pour exploiter correctement et dans les meilleures conditions de sécurité le parc existant et pour assurer les services, les départements concernés doivent disposer de la totalité des compétences.

Tel est le sens de mes deux amendements. J'espère que le Gouvernement sera sensible à ces arguments afin de ne pas léser les collectivités qui ont porté financièrement les investissements liés à la mise en place du réseau 150 mégahertz, de maintenir la qualité d'exploitation satisfaisante, telle qu'elle existe aujourd'hui, et de clarifier les compétences, conformément à l'objet de ce texte de loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. La commission n'a pas adopté ces amendements. Il nous semble que les préoccupations exprimées par notre collègue Bouvard seront satisfaites dans le cadre des conventions passées. La loi ne peut pas régir des situations aussi particulières.

M. Michel Bouvard. Mais la loi interdit de le mettre dans les conventions !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je pense que nous pourrions, comme le souhaite M. Bouvard, trouver des solutions dans le cadre des conventions.

M. Michel Bouvard. Sous réserve que la loi ne l'interdise pas !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je pense également, monsieur Bouvard, que l'amendement n° 47 rectifié, que je vais présenter dans un instant, sera de nature à vous apporter un certain nombre d'apaisements quant à la manière dont les choses pourront se dérouler.

(Les amendements n°s 11 et 12, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 47 rectifié du Gouvernement.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. L'amendement n° 47 a pour objectif de reprendre, dans une rédaction quelle que peu différente, les souhaits exprimés par la commission.

Il est proposé d'offrir aux collectivités territoriales, monsieur Bouvard, la possibilité de bénéficier de l'usage des points hauts du réseau de communications radioélectriques gérés par le parc d'équipement et dont l'État est propriétaire, c'est-à-dire d'installer des équipements de transmission sur des pylônes. La collectivité territoriale bénéficie de l'usage des installations à titre gratuit. Des conventions seront ensuite négociées. Vous avez donc ici satisfaction, monsieur le député quant au maintien du réseau dont vous avez rappelé, à juste titre, l'utilité dans les départements montagneux.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je suis sensible à votre geste, monsieur le secrétaire d'État : vous nous autorisez à installer demain de nouveaux équipements que nous paierons à nouveau, c'est bien, nous en sommes heureux, mais nous demandions simplement qu'on veuille bien nous transférer ceux que nous avons payés et les personnels qui en maîtrisent le savoir-faire...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce sera dans la convention.

M. Michel Bouvard. Soit. Nous pensions que de tels transferts seraient impossibles. Dès lors que vous nous dites que, selon la lecture que vous faites de la loi, ce sera possible, c'est évidemment rassurant et j'accepte cette ouverture supplémentaire pour les besoins futurs.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce sera du gagnant-gagnant.

(L'amendement n° 47 rectifié est adopté.)

(L'article 20, amendé, est adopté.)

Article 21

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 26 rectifié et 23, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Charasse, pour soutenir l'amendement n° 26 rectifié.

M. Gérard Charasse. L'amendement n° 26 rectifié tend à compléter l'article 21 par la phrase suivante : « Les collectivités bénéficiaires du transfert des parcs pourront, si elles le souhaitent, effectuer avec les moyens du parc transféré des prestations à la demande des communes. » À cadre financier neutre, il semble souhaitable que les départements aient la possibilité de fournir des prestations non seulement à l'État mais également aux communes, dans un souci d'efficacité de l'action et de continuité du service public.

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier, pour défendre l'amendement n° 23.

M. Bernard Derosier. Mon amendement va dans le même sens. Comme un grand nombre d'entre vous, je me préoccupe de la continuité du service public. Or je crains que les petites communes, les communes rurales, les communes de montagne ne soient plus toujours à même d'assumer leurs responsabilités sur les voiries de leur ressort, à moins de faire appel à des entreprises du secteur privé et donc à passer d'une certaine façon sous les fourches caudines des offreurs de services.

L'amendement que je propose serait un moyen de garantir le service public en maintenant le système existant sous forme d'une convention d'une durée de trois ans reconductible.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. La commission ne les a pas adoptés mais, comme je l'ai expliqué dans ma présentation générale, elle souhaite que les parcs de l'équipement puissent continuer à travailler pendant une durée maximale de trois ans pour le compte des communes. Ce sera l'objet de l'article 21 *bis* A.

(L'amendement n° 26 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 23, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 21 est adopté.)

Article 21 *bis* A

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier, inscrit sur l'article 21 *bis* A.

M. Bernard Derosier. Dans un amendement qui a été jugé irrecevable, j'avais proposé une mesure d'économie – on sait que vous appartenez, monsieur le secrétaire d'État, à un gouvernement qui préconise des économies ou, en tout cas, une meilleure maîtrise des dépenses publiques. Je suggérais que les services départementaux d'incendie et de secours, dont vous connaissez le coût pour les collectivités départementales, puissent utiliser en tant que de besoin les services du parc. Je souhaiterais que le Gouvernement puisse reprendre cet amendement lors d'une prochaine lecture.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Je profite de l'examen de cet article pour vous interroger, monsieur le secrétaire d'État, sur la possibilité pour les parcs de continuer à travailler pendant trois ans pour les communes. J'ai cru comprendre, en entendant le propos du rapporteur, que ce pourrait être reconductible.

Ce point n'est pas neutre. Un certain nombre de communes sont en effet éloignées des entreprises spécialisées ; les faire intervenir représente des surcoûts considérables alors que le parc peut réaliser les travaux. Si cette possibilité ne leur est pas offerte, les communes seront obligées de se doter des matériels appropriés.

Certaines communes de montagne les plus éloignées des centres se sont déjà dotées de matériels spécialisés extrêmement coûteux. La mutualisation des moyens pour des communes isolées alors que les entreprises locales n'ont pas les matériels adaptés est un élément très important.

Le problème s'est déjà posé à la première époque de la décentralisation. Ce débat a déjà eu lieu à propos de la directive européenne sur le temps de travail pour l'équipement : les services de l'État ne voulaient pas que l'on puisse continuer à intervenir pour les communes. Nous l'avons eu également au moment du transfert des routes et cela recommence ; le voilà aujourd'hui qui revient... Il faut garder de la souplesse pour éviter à des communes isolées d'investir dans des matériels coûteux ou d'être dans l'impossibilité d'intervenir dans les délais. En cas glissement de terrain ou de crue, on a besoin de pouvoir disposer immédiatement des matériels appropriés. S'il n'y a pas d'entreprise sur place, il n'y a que le parc qui puisse intervenir.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 45.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il faut maintenir la possibilité pour le parc d'intervenir au profit des communes ; les ruraux que nous sommes pensent en particulier aux petites communes rurales qui n'ont pas la possibilité de s'équiper et qui se retrouveront face à des conséquences extrêmement graves dans l'exercice de leurs missions, du moins dans les départements où cela se pratique traditionnellement.

La meilleure solution serait de supprimer toute référence à une durée maximale de trois ans à compter de la date du transfert. Sinon, il y aurait une forme de contradiction puisque vous reconnaissez implicitement, en l'autorisant pendant trois ans, que la fourniture de telles prestations relève d'une mission d'intérêt économique général. Je suis persuadé du bien-fondé cet amendement au point d'être certain que nous allons achever l'examen de ce projet de loi en l'adoptant – ce qui, même si nous n'approuvons pas l'ensemble du texte, nous apportera tout de même une petite satisfaction.

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

M. Charles de La Verpillière, rapporteur. Rappelons que le texte du Sénat ne prévoyait rien sur la possibilité pour les parcs de l'équipement de continuer à travailler pour les communes. Cela nous a tous frappés et la commission a introduit cet article 21 *bis* A qui, lorsqu'il n'y a pas d'autre solution, permet aux communes de recourir, sans passer par un appel d'offres, aux services du parc de l'équipement, notamment pour assurer le déneigement.

Le seul débat entre nous, c'est celui de savoir s'il faut limiter ou pas cette possibilité à trois ans. Si nous avons introduit une telle restriction, c'est par souci de sécurité juridique, car nous sommes vraiment à la limite de ce qui est possible dans le cadre du droit communautaire. Cela dit, trois ans correspondent justement à la clause de revoyure : nous verrons dans trois ans comment aura évolué la jurisprudence communau-

taire. En attendant, par précaution, pour éviter une saisine de la Cour de justice des communautés européennes à l'occasion d'un litige ouvert par un entrepreneur privé, mieux vaut mieux conserver cette limite des trois ans.

Je rappelle par ailleurs que les parcs de l'équipement pourront bien entendu toujours répondre à un appel d'offres des communes, mais comme tout entrepreneur, et leur prestation sera alors très probablement soumise à la TVA.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'analyse du rapporteur de la commission des lois. Le syndicat mixte est également une possibilité intéressante.

Pour ce qui est des SDIS, le cas est explicitement prévu dans le cadre de l'article 21 *bis*. C'est vrai que nous avons dans les parcs d'excellents mécaniciens, des gens habitués aux engins, qui seront très utiles aux SDIS dont nous avons tous envie de renforcer l'efficacité. Je pense que de nombreux présidents de conseil général répondront à la demande.

(L'amendement n° 45 n'est pas adopté.)

(L'article 21 bis A est adopté.)

Articles 21 bis à 25

(Les articles 21 bis, 22, 23, 24 et 25, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. André Chassaing, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. André Chassaing. Nous ne voterons pas ce projet de loi, dont les fondements sont viciés.

Le texte originel avait fait l'objet de tout un travail de préparation. On peut même dire qu'il avait été ciselé en partenariat avec les organisations syndicales, en liaison avec les conseils généraux. Or il a été totalement bouleversé par les apports du Sénat. Il n'y a pas eu de nouvelle concertation, aucune réponse n'a été apportée.

Je suis persuadé que, comme beaucoup d'autres, cette nouvelle loi posera de nombreux problèmes d'application et n'aura pas les résultats que l'on peut attendre. On risque d'assister dans les départements qui n'ont pas adopté le transfert global à un transfert *a minima* avec une déstructuration du service.

Je pense aussi et surtout aux agents dont l'action a été saluée par un grand nombre d'intervenants. Ce service, vous l'avez dit vous-même, monsieur le secrétaire d'État, c'est un outil de qualité. Les agents qui ont beaucoup donné, sont extrêmement inquiets quant à leur devenir. Contrairement à la présentation idyllique qui a pu être faite, c'est la première fois qu'un transfert d'agents de l'État vers une collectivité, se traduira par une dégradation. Je le regrette, et je crains qu'elle n'ait demain des effets attristants.

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Bernard Derosier. Dire que ce texte est un mauvais texte, comme ceux auxquels le Gouvernement nous habitue régulièrement, serait faire preuve de mauvaise foi. Dire que c'est un bon texte ne serait pas conforme à la vérité car il est, comme toute chose en ce bas monde, perfectible. Il y manque selon moi un certain nombre de dispositions, en particulier celles que j'ai proposées avec mes collègues du groupe socialiste, républicain et citoyen, dont beaucoup n'ont pas été acceptées par la majorité de cette assemblée.

À l'issue de l'examen des articles, il apparaît que des craintes légitimes exprimées en amont de ce débat par les personnels des parcs ne sont pas totalement apaisées. Leurs conditions d'intégration ne sont pas réglées de façon aussi satisfaisante qu'ils sont en droit de l'attendre, et nous ne garantissons pas totalement leur sécurité.

Qui plus est, du point de vue des collectivités territoriales, la question de la charge financière, notamment pour ces personnels transférés en surnombre, n'est pas complètement réglée par le texte tel que nous venons de l'examiner.

Toutefois, parce que nous sommes, pour ce qui nous concerne, dans la logique de la décentralisation souhaitée en 1982, et à laquelle le porte-parole du groupe UMP a bien voulu rendre hommage en rappelant qu'elle était le fruit de la politique mise en œuvre par Pierre Mauroy, logique quelque peu menacée aujourd'hui, notamment par les intentions du Président de la République, nous considérons que ce texte constitue une nouvelle avancée.

Par ailleurs, même si toutes les craintes à cet égard ne sont pas apaisées, il y a aussi l'intérêt des agents, que nous ne pouvons laisser dans une situation qui ne serait pas très confortable vis-à-vis de leurs anciens collègues du ministère de l'équipement devenus agents départementaux. En outre, quasiment tous les fonctionnaires de l'État transférés, qu'il s'agisse des TOS, dans les collèges et lycées, ou des personnels de l'équipement, ont opté pour le statut de fonctionnaires territoriaux, car il ne fait pas de doute que la fonction publique territoriale est aujourd'hui plus intéressante, en termes de promotion individuelle, que la fonction publique de l'État.

Pour toutes ces raisons, nous donnerons un vote favorable à ce texte, mais en exprimant le regret qu'il ne soit pas allé plus loin. Je souhaite, monsieur le secrétaire d'État, que des avancées supplémentaires apparaissent d'ici au vote final.

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour le groupe UMP.

M. Michel Bouvard. Le groupe UMP, comme l'avait annoncé notre porte-parole, se prononcera favorablement sur ce texte qui permet de réunifier les moyens de l'équipement dans l'exercice des compétences transférées aux départements.

Nous sommes conscients de la complexité que représente le transfert des personnels, et nous serons attentifs au contenu du décret d'homologie. Je me réjouis des éclaircissements qui ont été apportés au cours du débat, notamment sur la validation des acquis de l'expérience. Il reste des points à éclairer, mais nous avons un nouveau rendez-vous dans trois ans ; il faudra être attentif à ce qu'aura été, à ce terme, la capacité d'intégration des personnels transférés. Les étapes précédentes ont été une réussite, pour les personnels de l'équipement et les TOS ; il faudra faire en sorte que ce dernier transfert soit tout aussi réussi.

Au-delà de ces points qui requièrent notre attention, nous nous réjouissons que ce texte puisse enfin permettre aux départements, dans le délai prévu, au 1^{er} janvier 2010, de bénéficier de la totalité des moyens correspondant aux transferts de compétences.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je veux remercier l'Assemblée de ce vote. Les parcs d'équipements, tous les orateurs l'ont dit, sont appréciés de tous, élus locaux et acteurs de l'État; et ainsi que l'a rappelé M. Derosier, ils entrent dans la logique de la décentralisation. La première mouture n'apparaissant pas convenable, le Gouvernement a travaillé avec le Sénat et l'Assemblée pour la modifier, et ce travail a abouti au texte que vous venez d'adopter.

Deux possibilités sont offertes à ces personnels de qualité : la mise à disposition, s'ils souhaitent rester dans l'ancien statut, ou l'entrée dans la fonction publique territoriale. Je souscris pleinement aux propos de M. Derosier et de M. Bouvard : il est possible de faire, dans la fonction publique territoriale, de très belles carrières au service de nos concitoyens. Pour le vivre chez moi, en tant que président de conseil général, je sais que ces ouvriers d'État de qualité sont attendus avec impatience par leurs collègues pour contribuer au développement de nos territoires.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'était ma dernière présidence de la législature. Je tenais à vous remercier les uns et les autres de m'avoir donné

l'occasion de présider nos séances. Cela a été très agréable et sympathique; nos débats se sont déroulés dans un climat plutôt positif, même lorsque tout le monde n'était pas d'accord.

J'en profite pour remercier le secrétariat général ainsi que le service de la séance, service tout à fait remarquable, quoique méconnu, de notre maison : ils ne ménagent pas leur peine et accomplissent un travail sensationnel, avec des dossiers de séance impeccables dont personne n'a à se plaindre. Je remercie également les huissiers et les agents qui nous permettent de mener nos travaux dans de bonnes conditions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Vote solennel sur l'ensemble du projet de loi pénitentiaire ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à la protection pénale de la propriété littéraire et artistique sur Internet.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu
de la séance de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE AZÉMA