

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

- Examen, en nouvelle lecture, du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (n° 2765) (M. Richard FERRAND, rapporteur général, MM. Christophe CASTANER, Laurent GRANDGUILLAUME, Denys ROBILIARD, Gilles SAVARY, Alain TOURRET, Stéphane TRAVERT, et Mmes Cécile UNTERMAIER et Clotilde VALTER, rapporteurs thématiques) 2
- Présences en réunion 55

Lundi

8 juin 2015

Séance de 16 heures

Compte rendu n° 27

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence de
M. François Brottes,
Président**



La Commission examine, en nouvelle lecture, le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (n° 2765) (M. Richard Ferrand, rapporteur général, MM. Christophe Castaner, Laurent Grandguillaume, Denys Robiliard, Gilles Savary, Alain Tourret, Stéphane Travert, et Mmes Cécile Untermaier et Clotilde Valter, rapporteurs thématiques).

M. le président François Brottes. Mes chers collègues, nous voici à nouveau réunis pour examiner en nouvelle lecture le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Nous sommes heureux d'accueillir, cette fois encore, M. le ministre Emmanuel Macron – dont la présence, même si elle n'est pas obligatoire, est très souhaitée.

La commission mixte paritaire, qui s'est réunie mercredi dernier au Sénat pendant une bonne heure et demie, n'a pu parvenir à un accord.

Cet échec ne signifie pas que les positions des deux assemblées soient diamétralement opposées sur l'ensemble du texte : je regrette d'ailleurs, avec d'autres, que notre Constitution ne permette pas à une CMP de s'accorder sur une partie seulement d'un texte, en ne laissant au débat que les points de désaccord ; c'est tout ou rien, et c'est un peu dommage, car c'est méconnaître à mon sens la capacité des deux chambres à travailler ensemble.

Notre rapporteur général a souligné devant la CMP l'ampleur et la qualité du travail du Sénat – je vous renvoie au rapport de celle-ci, très exhaustif. On relève de nombreux points d'accord entre les deux assemblées ; certains des modifications et des ajouts du Sénat sont tout à fait pertinents et nos rapporteurs proposeront d'ailleurs d'en conserver un grand nombre. Mais il existe des points de désaccords majeurs, que nous découvrirons au fur et à mesure de notre discussion, et qui ont rendu un accord en CMP illusoire.

Le projet de loi initial comportait 106 articles. À l'issue des travaux des deux assemblées, il en compte 405. Si l'on tient compte des 90 adoptions ou suppressions conformes, il reste 315 articles en discussion. Sur ces 315 articles, 654 amendements ont été déposés, dont 55 par le Gouvernement, 224 – soit un peu plus d'un tiers – par les rapporteurs, 135 par le groupe Les Républicains, 101 par le groupe Socialiste, républicain et citoyen, 87 par le groupe Écologiste, 32 par le groupe Union des démocrates et indépendants, 20 par le groupe Radical, républicain, démocrate et progressiste et aucun par le groupe Gauche démocrate et républicaine. Près de la moitié des amendements – 324, très exactement – portent sur le titre I, 190 sur le titre II, 131 sur le titre III et IX sur le titre IV et le titre du projet de loi.

La règle dite « de l'entonnoir » s'applique : seules des modifications en relation directe avec une disposition restant en discussion sont recevables. J'ai donc déclaré irrecevables à ce titre six amendements : à l'article 20 qui traite de l'accès à la profession d'administrateurs ou de mandataires judiciaires et prévoit la création d'une profession de commissaires de justice, les amendements identiques SPE148 de M. Cinieri et SPE174 de M. Lurton relatifs au déroulement des ventes aux enchères publiques ; à l'article 40 *bis* A qui traite des prêts interentreprises, trois amendements de M. Arnaud Leroy, SPE220 relatif au *crowdfunding*, SPE221 sur le démarchage pour l'émission de titres financiers et SPE226 sur la définition de l'offre au public ; à l'article 64 *bis* qui traite des retraites chapeau, l'amendement SPE418 de M. Arnaud Leroy définissant l'abus de majorité au sein d'une société non cotée.

Enfin, j'ai comme à chaque fois saisi le président de la commission des finances de dix amendements qui me semblaient soulever des questions de recevabilité financière. Le président Carrez m'a répondu en jugeant irrecevable un seul d'entre eux, l'amendement SPE160 de M. Aubert. Comme à l'accoutumée, j'ai scrupuleusement suivi son avis.

Nous devrions siéger aujourd'hui, demain et mercredi, l'après-midi et le soir : mais mardi matin ont lieu les réunions de groupe, et les commissions permanentes de l'Assemblée se réunissent le mercredi matin. Nombre de nos collègues souhaitaient notamment être présents en Commission des affaires économiques pour évoquer, avec M. Philippe Varin, l'avenir d'Areva. Nous ne siégerons donc pas ni mardi matin ni mercredi matin.

M. Jean-Louis Roume gas. Après une CMP infructueuse, nous voici réunis à nouveau pour la nouvelle lecture de ce projet de loi très controversé, qui prétend moderniser l'économie pour renouer avec une croissance durable. Le Sénat a pour l'essentiel aggravé la dérégulation sociale et environnementale mise en œuvre par ce texte, tout en accentuant son caractère fourre-tout. Le groupe Écologiste n'est pas opposé à la simplification ; mais celle-ci ne doit pas constituer un prétexte à une régression en matière d'environnement, de droit du travail, de transport public ou de logement social.

Ainsi, nous restons attachés au principe d'un service public du rail, mode de transport le moins polluant et qui favorise le maillage ferroviaire de tous nos territoires : l'ouverture de lignes d'autocar ne doit pas marquer la mort de liaisons ferroviaires, alors que celles-ci sont déjà fragilisées, comme l'a montré le rapport Duron. L'adoption par le Sénat du relèvement à 200 kilomètres du seuil au-delà duquel les lignes de car pourront être librement ouvertes et la revalorisation du rôle des autorités organisatrices de transport (AOT) pour l'aménagement des gares vont dans le bon sens ; en revanche, nous regrettons la disparition de l'amendement écologiste qui prévoyait une modulation des tarifs autoroutiers en faveur du covoiturage et des véhicules sobres.

Dans le domaine du logement, l'esprit et les intentions de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, avaient déjà été dénaturés, notamment par le soutien apporté au logement intermédiaire au détriment du logement social et par l'affaiblissement des droits des locataires confrontés aux ventes à la découpe. Le Sénat est allé plus loin encore en favorisant les locations de courte durée, ce qui complique l'accès à des locations pérennes.

En matière de droit de l'environnement, la Haute assemblée s'est en revanche montrée plus mesurée et plus protectrice que l'Assemblée nationale, en limitant le recours aux ordonnances et en supprimant l'article 29, relatif à la limitation des recours en démolition. Le Sénat a toutefois atténué la portée de la loi défendue par notre collègue Laurence Abeille, relative aux ondes électromagnétiques. Il nous paraît important d'assurer la protection des populations, particulièrement celle des enfants. Nous tenons donc à revenir sur ces dispositions.

Le projet Cigéo d'enfouissement des déchets nucléaires est totalement hors sujet : son introduction dans le texte est inacceptable, alors que la loi de 2006 prévoit un large débat, notamment sur la question de la réversibilité.

Au chapitre social, le sillon de la déréglementation et de la précarisation des salariés a été creusé par le passage au Sénat. L'extension du travail du dimanche et du travail de nuit ne fera selon nous que transférer une activité commerciale qui, de toute façon, restera

contrainte par la stagnation, voire la baisse, du pouvoir d'achat des ménages. Le Sénat a demandé que les PME de moins de onze salariés soient exonérées des contreparties au travail du dimanche ; il a supprimé la concertation annuelle pour les dimanches du maire, et a étendu à l'ensemble des zones touristiques, et non aux seules zones touristiques internationales, la reconnaissance du travail de nuit à partir de minuit seulement. Nous regrettons également les reculs sur les seuils sociaux, sur la prise en considération de la pénibilité, sur les trente-cinq heures...

Notre philosophie est la suivante : à l'heure du développement durable, être moderne ne peut se résumer à faire primer la logique du marché et de la déréglementation sur toutes les autres considérations. Nous ferons donc des propositions, dans un esprit tout à la fois constructif et vigilant. Il ne s'agira pas seulement pour nous de corriger la copie du Sénat. N'oublions pas le passage en force du Gouvernement en première lecture : la question est aussi de savoir si le Gouvernement sera, cette fois, capable de construire une majorité.

Mme Jacqueline Fraysse. Je veux rappeler ici l'hostilité, déjà vigoureusement exprimée en première lecture, du groupe Gauche démocrate et républicaine au contenu de ce texte, illustration de la dérive ultralibérale que chacun peut constater et que nous ne sommes pas seuls à dénoncer – au point que le Gouvernement a dû utiliser l'article 49, alinéa 3 de la Constitution pour le faire adopter.

Comme c'était prévisible, la majorité de droite du Sénat s'est engouffrée dans les brèches ainsi ouvertes pour aller plus loin encore dans la régression sociale : travail du dimanche sans contrepartie dans les entreprises de moins de onze salariés, ouverture des enseignes culturelles le dimanche sans recours au volontariat ni majoration de salaire, remise en cause du compte pénibilité... Je vous épargne la liste complète de toutes les aggravations votées au Sénat.

L'essentiel du travail de notre commission spéciale consistera à rétablir le texte – en nouvelle lecture, les marges de manœuvre de l'Assemblée nationale sont de toute façon très limitées. Notre groupe a donc fait le choix de ne pas déposer d'amendements en commission spéciale : contribuer au rétablissement d'un texte que nous avons vivement combattu serait incohérent.

En revanche, nous déposerons des amendements sur le texte issu des travaux de la commission spéciale, dont nous discuterons en séance publique.

M. Jean-Frédéric Poisson. Chacun s'apprêtait à céder tranquillement à la torpeur estivale, attendant que cette année parlementaire se termine comme les autres, avec quelques navettes et divers protocoles internationaux... quand soudain revoici la loi Macron !

Celle-ci aurait dû connaître un sort tranquille mais – petit miracle pour ceux qui aiment la vie politique et sa passion – le premier secrétaire du parti socialiste a agité, ce week-end même, la menace d'un nouvel usage de l'article 49, alinéa 3.

Les propos du premier secrétaire changent un peu les choses, pas tant sur le fond d'ailleurs que pour l'ambiance de nos débats : finalement, nous en reviendrons sans doute à un texte très proche de celui voté à l'Assemblée nationale en première lecture, la majorité actuelle du groupe socialiste ayant décidé de se faire la gardienne du temple érigé ici même au printemps. Tout porte à croire qu'il n'y aura guère de différence entre les deux versions – nous nous y attendions un peu, je vous l'avoue, monsieur le président... Nous nous sommes

néanmoins rendus en commission mixte paritaire, la fleur aux dents, en quelque sorte, et il s'y est passé exactement ce que nous avons prévu : alors que nous étions prêts à trouver des accords, sur une partie voire sur la totalité du texte, le rapporteur général du texte à l'Assemblée, Richard Ferrand, a fait savoir qu'un accord était impossible. Je le regrette, nonobstant la joie que nous avons à nous retrouver ici en la présence de M. le ministre, à laquelle nous sommes sensibles.

Je comprends, monsieur le président, votre regret que la CMP ne puisse trouver d'accord partiel. C'est une discussion que nous avons eue lors de la réforme constitutionnelle en 2008 : le Parlement ayant considéré que le dernier mot devait rester à l'Assemblée nationale, une commission mixte paritaire ne saurait la priver de cette prérogative. Ce principe constitutionnel a prévalu ; cela peut compliquer les discussions, mais il est à mon sens préférable qu'il en soit ainsi.

Notre groupe a, en tant que tel, déposé vingt-neuf amendements, considérant qu'il n'était pas nécessaire de proposer d'amender des articles dont nous ne connaissons pas encore le contenu. Nous attendrons votre réécriture et les débats en séance pour revenir avec un dispositif d'amendements plus soutenu.

Enfin, si les conditions de travail que vous avez établies pour la commission spéciale me paraissent satisfaisantes, monsieur le président, la perspective d'un temps programmé réduit de moitié en séance publique – avec plusieurs centaines d'articles supplémentaires – paraît ridicule. Certes, vous aurez beau jeu de me rétorquer que c'est l'ancienne majorité qui a établi cette règle – à voir votre sourire chafouin, je me doute que cette remarque vous a traversé l'esprit...

M. le président François Brottes. Je l'ai faite en d'autres temps, alors que j'étais à votre place, monsieur Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Mais il paraît vraiment difficile d'imaginer qu'un texte à ce point modifié soit débattu pendant un temps si court en séance publique ! Pour notre groupe, dix heures et demie de temps de parole pour quatre cents articles, cela fait en tout et pour tout deux minutes par article... Je vous demande donc, monsieur le président, d'intervenir à nouveau en conférence des présidents pour faire allonger le temps programmé, afin que le débat puisse se tenir dans des conditions normales.

M. le président François Brottes. Je relaierais votre demande, monsieur Poisson, et je ne doute pas que votre président de groupe le fera également... C'est un spécialiste du temps programmé !

M. Jean-Yves Caullet. S'il n'y a pas eu d'accord en commission mixte paritaire, cela ne signifie nullement que le groupe Socialiste, républicain et citoyen ait l'intention de faire passer sous le boisseau le travail du Sénat. Le rapporteur général a souligné des points d'accords, ainsi que des apports, sur lesquels nous devons nous appuyer pour améliorer encore le texte. Il me semble plus utile de nous concentrer sur les vrais désaccords et les sujets qui restent à trancher. Nos concitoyens attendent des accords, et nous pouvons parfois nous réunir pour faire progresser notre économie ; mais ils attendent aussi que nous marquions nos différences, qui sont réelles : pour nous, le progrès et la modernité sont compatibles avec le respect, voire avec le renforcement des droits sociaux, dans une optique pragmatique.

À mon tour de remercier M. le ministre de sa présence, très utile sur un texte de cette ampleur.

M. Patrick Hetzel. Si l'on compare les débats en CMP et les amendements malgré tout déposés par la majorité, on ne peut que constater que même les points sur lesquels il y a eu un accord font l'objet d'amendements... On peut, collectivement, déplorer que la majorité n'ait pas tiré les conséquences des débats de la commission mixte paritaire.

M. le président François Brottes. Vous n'aurez pas non plus manqué de noter, cher collègue, que beaucoup d'amendements des rapporteurs sont de pure forme.

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. C'est avec grand plaisir, mesdames et messieurs les députés, que je retrouve le fil de nos discussions.

Le projet de loi a été éclairé par les débats du Sénat. Celui-ci a adopté 88 articles sans modification. Il faut souligner ces convergences, car ce sont autant de débats que nous ne rouvrirons pas : les zones touristiques, les zones commerciales, les zones touristiques internationales pour ce qui concerne le travail du dimanche, le Laboratoire français du fractionnement et des biotechnologies (LFB), Nexter, le régime des impatriés, les articles 98 à 102... Le Sénat a aussi ajouté 103 articles, en a supprimé 72 et modifié 140 : ce sont eux qui vont nous occuper. La situation des professions réglementées fait notamment l'objet de nombreux amendements : on voit là s'exprimer de vraies différences de sensibilité. Notre cheminement collectif a en tout cas permis, je crois, de préciser des idées et de sécuriser certains dispositifs – je pense à la liberté d'installation ou aux tarifs, ou encore à l'évolution des formes d'exercice. Pour ce qui est de la mobilité, le texte a été affaibli, qu'il s'agisse des autocars comme du permis de conduire ; il me paraît important d'en retrouver toute l'ambition première.

Les débats vont donc reprendre. Demain, le Président de la République et le Premier ministre organiseront une réunion relative aux PME et aux TPE : les annonces qui seront faites deviendront aussitôt des amendements du Gouvernement à ce projet de loi, quand cela sera possible. Je vous en présenterai, au moment qui vous paraîtra le plus opportun, la cohérence d'ensemble.

Il est possible d'approuver ou de rejeter ce projet de loi. Mais je reste très mal à l'aise lorsque j'entends dire qu'il s'agirait d'un texte de pure libéralisation, de pure déréglementation. C'est un texte qui cherche à supprimer des barrières qui empêchent l'accès à des droits, et à recréer des régulations là où elles sont pertinentes. Sans doute est-ce pour cela que certains nous reprochent de faire de l'économie administrée, quand d'autres nous accusent d'aller vers la dérégulation totale... Les victimes de la surprotection, ce sont ceux qui sont en dehors du système. Ces équilibres installés sont cause que notre économie ne fonctionne pas si bien : c'est la raison de notre action.

On peut partager notre démarche, ou pas ; mais on ne peut pas la caricaturer en la faisant passer pour monocolor et libérale. Si elle n'était que cela, c'eût été beaucoup plus simple.

La Commission en vient à l'examen des articles.

TITRE Ier
LIBÉRER L'ACTIVITÉ

Chapitre Ier

Mobilité

Article 1^{er} : *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)*

La Commission se saisit d'abord de l'amendement SPE126 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le siège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) a, vous le savez, été fixé au Mans par un décret du gouvernement Fillon. La Sarthe demeure une grande capitale internationale du rail, mais cet emplacement a néanmoins posé des problèmes de coût et de recrutement. C'est pourquoi l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) souhaiterait pouvoir situer certains de ses services à Paris, tout en conservant son siège social au Mans. C'est le sens de cet amendement.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE126.

Elle examine ensuite l'amendement SPE241 de Mme Michèle Bonneton.

M. Jean-Louis Roumegas. Selon un principe que nous avons déjà défendu en première lecture, nous proposons d'associer les usagers des transports aux orientations et décisions de l'ARAFER.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable, comme en première lecture : par définition, une autorité de régulation doit être indépendante de tout groupe de pression, des entreprises comme des consommateurs, puisqu'elle doit trancher les litiges entre les différentes parties.

M. le ministre. Même avis.

La Commission rejette l'amendement SPE241.

Elle se saisit ensuite de l'amendement SPE4 de M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Cet amendement a déjà été présenté en première lecture ; je me contente d'en rappeler ici le principe. L'ARAFER ne doit pas être financée par

une taxe nouvelle, le Président de la République s'étant engagé à ce qu'aucune ne soit plus créée. L'amendement SPE3, que nous allons examiner dans quelques instants, a été écrit dans le même esprit.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable. Nous créerions ainsi une rupture d'égalité entre les différents secteurs régulés par l'ARAFER, puisque la SNCF acquitte déjà un droit fixe, à la différence des autocaristes et des autoroutes. D'un point de vue environnemental, d'ailleurs, il serait curieux de faire payer le train et pas la route...

Je considère surtout que l'ARAFER n'a aujourd'hui pas les moyens humains d'exercer les considérables compétences nouvelles que nous lui attribuons ici. L'ARAFER avait été créée pour réguler le seul secteur ferroviaire, non encore ouvert à la concurrence : on avait donc prévu un tout petit format. Il faut donc, si nous voulons aller vite, monsieur le ministre, en particulier sur l'ouverture des lignes de car qui va demander beaucoup de travail, permettre à l'ARAFER d'exercer pleinement ses missions.

M. le ministre. Avis également défavorable. M. le rapporteur a rappelé quelques principes essentiels : compte tenu de l'extension du champ de compétences de l'ARAFER, il est effectivement logique que son financement ne repose pas seulement sur le secteur ferroviaire.

Faut-il ensuite la doter budgétairement ou prévoir une assiette en rapport avec son activité ? Je suis sensible à l'argument du rapporteur suivant lequel il faut lui donner rapidement les moyens d'exercer ses missions ; et ces moyens nouveaux ne doivent en effet pas reposer sur le seul secteur ferroviaire. Cela étant, une taxe affectée aveugle, qui ne tiendrait pas compte des réalités du fonctionnement de cette autorité, ne me paraît pas une solution pertinente à long terme.

Je suis donc favorable à la mise en place d'une taxe qui permet de faire fonctionner l'ARAFER, quitte à corriger cette situation lors de la discussion du projet de loi de finances. D'ici là, une mission d'inspection sera diligentée pour faire le point sur les besoins de l'ARAFER et sur le calibrage budgétaire. On sait quels travers peuvent engendrer les mécanismes de taxes affectées : le fonctionnement peut devenir coûteux, de mauvaises habitudes peuvent être prises.

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est un terrible aveu que vous nous faites, monsieur le ministre ! Au moment où nous parlons, vous ne savez donc pas exactement quel sera le périmètre futur de l'ARAFER, ni quelles seront ses missions, ni ce qu'elle coûtera. Je comprends votre position : il serait effectivement sage de laisser les services de l'État travailler et d'attendre la loi de finances pour déterminer une charge budgétaire.

Je redis que notre groupe est opposé à ce que cette charge soit portée par les entreprises, c'est-à-dire *in fine* par les usagers. Que l'État assume les conséquences de sa décision de donner à une autorité publique de nouvelles missions, et qu'il fasse des économies ailleurs !

Je me rangerai, mais pour d'autres raisons, à votre avis sur le droit fixe : nos positions, paradoxalement, coïncident. Monsieur le ministre, j'estime que vous devriez reconsidérer votre position sur cet amendement : la gestion de ce dossier est un peu étonnante !

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Une Haute Autorité devrait à mes yeux être indépendante du budget de l'État : cela me semble un principe de bonne gouvernance. Il vaut bien mieux qu'elle soit financée par une taxe supportée par le secteur régulé plutôt que par l'ensemble des contribuables. Je ne suis pas favorable, à titre personnel, à ce que l'on subventionne les autorités indépendantes.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ce ne serait pourtant pas la première fois...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Vous proposez d'ailleurs une subvention inégale : l'État paierait la part des cars et des autoroutes, mais la SNCF continuerait d'acquitter un droit fixe... Ce serait une politique de Gribouille.

M. le président François Brottes. Autant d'autorités, autant de régimes de financement : j'en connais même qui rapportent beaucoup d'argent à l'État et qui ont du mal à se faire payer en retour... Peut-être un jour pourrions-nous adopter sur cette question une approche globale. Confier toujours plus de missions sans les moyens pour les exercer n'est pas une bonne solution.

M. le ministre. Il serait en effet incohérent que seul le secteur ferroviaire finance l'ARAFER – alors que l'on peut penser que le reste des secteurs régulés entraînera une activité non négligeable à cette nouvelle autorité.

Nul ne sait dire aujourd'hui quelle sera l'ampleur du travail administratif engendré par cette extension du périmètre. La mission que j'évoquais ne vise évidemment pas à interférer avec le fonctionnement quotidien de cette autorité indépendante ; mais il est normal d'examiner ce que sera vraiment son surcroît d'activité. Cela me semble de bonne politique.

Je suis sensible aux arguments que j'entends : il ne serait pas inutile de clarifier les modes de financement des autorités administratives indépendantes – celui par exemple de l'Autorité de la concurrence, à laquelle vous faisiez implicitement référence, monsieur le président. Je ne suis pas à titre personnel un fou de la taxe affectée : je m'étais d'ailleurs opposé initialement à ce que l'on traite de ce problème dans ce texte, et je l'avais renvoyé au projet de loi de finances. Méfions-nous de ces mécanismes : si l'Autorité de la concurrence devait percevoir un préciput proportionnel aux pénalités qu'elle inflige à l'un ou l'autre acteur, on constaterait rapidement des effets pervers...

J'émettrai tout à l'heure un avis favorable à l'amendement SPE41 des rapporteurs, car on peut en effet craindre que l'ARAFER n'ait pas, à court terme, de moyens suffisants pour fonctionner correctement. Je lancerai ensuite cette mission afin d'établir une vue d'ensemble et je vous ferai, au moment de la discussion du projet de loi de finances, des propositions pour améliorer et clarifier cette situation.

La Commission rejette l'amendement SPE4.

Elle se saisit ensuite, en discussion commune, des amendements identiques SPE443 du Gouvernement et SPE3 de M. Jean-Frédéric Poisson, ainsi que l'amendement SPE41 des rapporteurs.

M. le ministre. Je retire l'amendement SPE443.

M. Jean-Frédéric Poisson. L'amendement SPE3 est dans la logique du précédent. Vous prenez les choses à l'envers, monsieur le ministre : le bon sens voudrait que l'on trouve les moyens de financer une nouvelle mission avant de l'inscrire dans la loi.

Pourquoi ce retrait, monsieur le ministre ?

M. le président François Brottes. Je suppose que le Gouvernement ne souhaitait pas voir tomber l'amendement SPE41.

M. le ministre. En effet, monsieur le président : j'émet un avis favorable à l'amendement SPE41. Sur le fond, la solution proposée me semble insatisfaisante mais cet amendement a le mérite d'inscrire dans la loi le principe d'un traitement équitable des différents secteurs d'activité. Il n'était pas possible d'en rester à une situation bancaire où l'ARAFER n'était pas sûr d'avoir les moyens de fonctionner, et il est impossible que le financement repose sur le seul secteur ferroviaire.

Engagement est pris de clarifier cette situation lors de la discussion budgétaire, en allant plutôt, vous l'avez compris, vers un financement normalisé plutôt que vers des taxes, quelles qu'elles soient.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. J'émet bien sûr un avis défavorable à l'amendement SPE3.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre avis favorable : il me paraît en effet important d'adopter l'amendement SPE41, même si nous reviendrons sur ce sujet au moment de la discussion du projet de loi de finances. Non seulement il est essentiel de doter l'ARAFER de moyens idoines, mais il serait extravagant que la SNCF acquitte un droit fixe quand les sociétés d'autoroute ne paieraient rien du tout.

Nous aurons la souplesse nécessaire, le moment venu, lorsque le ministre nous fera des propositions, pour normaliser le financement de cette autorité.

La Commission rejette l'amendement SPE3.

Puis elle adopte l'amendement SPE41.

Elle adopte alors l'article 1^{er} modifié.

Article 1^{er} bis : Normes d'émission de polluants atmosphériques des autocars

La Commission adopte l'article 1^{er} bis sans modification.

Article 1^{er} ter : Équipement des autocars en éthylotests anti-démarrage

La Commission se saisit de l'amendement SPE242 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement vise à équiper les autocars d'éthylotests anti-démarrage. La commission spéciale chargée de l'examen de ce texte au Sénat a supprimé cette disposition, au motif qu'elle était déjà prévue à l'article 70 *bis* de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun des personnes. Mais cet arrêté ne vise pas les transports internationaux. Une disposition législative applicable à tous les autocars est donc pertinente.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable.

M. le ministre. Même avis.

La Commission adopte l'amendement SPE242, l'article 1^{er} ter est ainsi rétabli.

Article 1^{er} quater : Accès aux données des services réguliers de transport public de personnes

La Commission se saisit de l'amendement SPE591 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement précise et complète la disposition qui vise à mettre en place l'ouverture des données des services réguliers de transports. Nous avons eu ce débat, vous vous en souvenez, en première lecture, et le Sénat a également apporté sa contribution. Les concertations menées entre-temps nous permettent de vous proposer une rédaction améliorée.

Ce sont donc non seulement les services réguliers de transport public de personnes qui sont concernés, mais aussi les services de mobilité – par exemple les vélos en libre-service ou les services d'autoportage. À la liste initiale des données numériques diffusées librement et gratuitement, et réutilisables, viennent s'ajouter celles qui sont propres à ces services de mobilité – disponibilité, capacité... Les données relatives aux incidents constatés sont également diffusées.

Le cadre exhaustif et pleinement multimodal dessiné par cet amendement permet donc d'offrir la meilleure information et le meilleur service aux usagers de transports et des services de mobilité. Il s'inscrit dans la droite ligne des conclusions et recommandations du rapport remis par M. Francis Jutand, le 12 mars dernier, au secrétaire d'État chargé des transports.

Les opérateurs soumis à l'obligation de diffusion des données pourront adhérer à des codes de bonne conduite ou à des protocoles qui définiront les conditions techniques de mise à disposition des données. Pour ceux qui n'y adhéreront pas, les conditions de mise en œuvre de ces dispositions seront fixées par voie réglementaire.

Cette disposition est importante pour le secteur, pour les usagers, mais aussi pour favoriser l'intermodalité, qui est souhaitée par toutes et tous.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Notre groupe votera cet amendement.

La Commission adopte l'amendement SPE591, et l'article 1^{er} quater est ainsi rédigé.

Article 1^{er} quinquies A (nouveau)

La Commission se saisit de l'amendement SPE243 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. L'État devrait être autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national et des services de transport routier de personnes d'intérêt national, afin de garantir la complémentarité – et non la concurrence – de ces modes de transports.

Le rapport de notre collègue Philippe Duron a bien montré la fragilité des trains d'équilibre du territoire et la nécessité d'une régulation.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable. Nous mettons en place une régulation, avec l'ARAFER : les services publics, là où ils existent, seront protégés.

La France va prochainement faire le choix d'une intégration entièrement intermodale des compétences de service public en matière de trains express régionaux, mais aussi de transports par car : les transports par cars départementaux devraient être entièrement transférés aux régions par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe. Ainsi, les régions auront compétence pour les trains, les cars, les transports interurbains et les transports scolaires – tout cela n'est pas encore voté, mais c'est le sens de la démarche. L'échelle régionale nous paraît pertinente : comment imaginer que les services publics de car de toute la France soient gérés depuis Paris ? Nous adoptons donc une approche décentralisée, et la situation est aujourd'hui en cours de rationalisation grâce à la loi NOTRe.

Les trains de service public – TER (transport express régional) et TET (trains d'équilibre du territoire) – fonctionnent sous cahier des charges, les premiers relevant des régions et les seconds de l'État. Ce dernier est donc bien, aujourd'hui, AOT pour le réseau grandes lignes.

M. Jean-Louis Roumegas. Cet amendement porte sur les lignes d'intérêt national, de trains comme de car.

M. le ministre. Je demande le retrait de l'amendement, et à défaut j'émettrai un avis défavorable : soit la solution proposée est inutile, soit elle n'est pas souhaitable.

En effet, l'État est d'ores et déjà autorité organisatrice de transports pour les TET. Il est également AOT pour les services de transport routier, comme le prévoit l'article L. 3111-3 du code des transports.

Quant aux TGV, ils bénéficient d'une souplesse d'organisation et d'exploitation, sous la responsabilité de SNCF Mobilités, dans le cadre d'un cahier des charges approuvé par l'État. Cela permet de tenir compte de la concurrence des autres modes de transport, notamment l'avion. La stabilité du cadre actuel doit être préservée.

M. Jean-Louis Roumegas. J'entends les arguments. Il s'agit peut-être d'une précision un peu redondante, voire inutile – ce qui reste vérifiable –, mais sûrement pas contradictoire : pourquoi alors ne pas accepter cet amendement ?

M. le président François Brottes. La redondance ne s'impose jamais, mon cher collègue...

La Commission rejette l'amendement SPE243.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. J'invite nos collègues à voter contre cet article 1^{er} *quinquies* A créé par le Sénat, qui donnerait aux régions et aux départements un droit de veto sur toute modification d'une desserte par TET ou TGV. Cela ne me paraît pas possible.

La Commission rejette l'article 1^{er} quinquies A.

Article 1^{er} quinquies (nouveau) : *Ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux*

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. J'invite, de la même façon, à rejeter cet article. Le Sénat propose d'ouvrir à la concurrence les transports ferroviaires régionaux, alors que les débats européens ne seront pas achevés avant plusieurs mois. Nous ne disposons pas de la visibilité suffisante pour traiter ce problème aujourd'hui.

M. le ministre. Même avis.

La Commission rejette l'article 1^{er} quinquies.

Article 2 : *Ouverture des services de transport non urbains par autocar*

La Commission se saisit de l'amendement SPE244 de Mme Michèle Bonneton.

M. Jean-Louis Roumegas. Cet amendement a pour but de réserver le développement des lignes d'autocars aux seules liaisons pour lesquelles il n'existe pas de ligne de train directe.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable. Ce déterminisme nous paraît tout à fait excessif. Certaines régions doublent aujourd'hui les lignes de train par

des lignes de car : cela permet une plus grande fréquence, en faisant rouler les trains aux heures de pointe et les cars quand l'affluence est moindre. La complémentarité est importante. Nous devons nous interdire d'imposer par la loi des rigidités à l'ensemble de la France : les régions sont suffisamment bien informées de la situation de leur territoire pour prendre les bonnes décisions.

M. le ministre. C'est une discussion que nous avons eue en première lecture : les modes de transport doivent être complémentaires. Ce que propose cet amendement n'a aucun sens en termes de mobilité comme en termes économiques. Dans une logique de développement des transports collectifs, le rail et la route ne sont pas incompatibles, bien au contraire. Nous pouvons nous instruire des expériences internationales : la part modale du ferroviaire en Suède a crû de 3 % entre 1992, date de la libéralisation du transport de voyageurs, et 2009. La part modale du ferroviaire au Royaume-Uni a crû de 2 % entre 1990 et 2009, les autocars ayant été entièrement libéralisés en 1985.

Le développement d'une forme de mobilité nouvelle ne vient donc pas réduire la part modale du ferroviaire : ce que l'on crée, c'est du transport collectif, là où il n'y avait pas de mobilité, ou bien seulement un usage du véhicule individuel.

Agir de façon malthusienne en limitant les autocars aux lignes non desservies par le train, c'est le contraire de ce que nous voulons faire.

J'ajoute que nous avons prévu une régulation appropriée en prévoyant un avis de l'AOT compétente, en particulier régionale – nous y reviendrons.

M. Jean-Yves Caullet. Je peux témoigner qu'une ligne ferroviaire peut tout à fait être pénalisée dans sa fréquentation par de trop nombreux points de desserte, au risque d'être délaissée par les usagers qui estimeront ne pas aller assez vite d'un point à un autre. Une ligne omnibus par car effectuant le même parcours peut ainsi rendre beaucoup plus attractive la desserte ferroviaire qui pourra développer tous ses atouts que sont la rapidité et la longue distance. Il est donc possible qu'une complémentarité s'instaure entre les deux modes de transport.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Parfois, l'usage des deux moyens de transport sur la même ligne permet des dessertes différentes, la ligne de car pouvant emprunter une voie parallèle au rail et s'arrêter là où il n'y a pas de gare. Dans ce cas, il y a donc bien amélioration du service rendu aux usagers.

Comme l'a dit le ministre, 35 millions de personnes prennent le car en Grande-Bretagne. Or cela n'empêche pas le train de progresser beaucoup plus qu'en France. En d'autres termes, il ne faut pas que les maladies du train se camouflent derrière une espèce de demande de protection qui consisterait à ne pas développer les autres modes de transport pour assurer sa prospérité. Les solutions pour le train sont à rechercher à l'intérieur du système ferroviaire et non à l'extérieur. Au demeurant, ce ne sont ni les politiques ni les ingénieurs qui commandent désormais, mais les usagers. Quand le train est trop cher, les usagers ont recours au covoiturage, actuellement en plein développement, ou au *low cost*, qui explose. Croire que notre système ferroviaire se redressera à coup de lignes Maginot est une erreur mortifère. Le même raisonnement vaut pour le car : il n'est pas le fossoyeur du train. D'ailleurs, en général il se substitue plutôt pour une part au covoiturage. C'est un covoiturage de plus grande ampleur qui ouvre un éventail d'offres de transports collectifs, qu'ils soient publics ou privés. C'est la raison pour laquelle il ne faut pas tomber dans un faux raisonnement de guerre des

modes de transport qui a fait tant de mal au rail. C'est parce qu'on l'a tellement « cocooné », protégé pendant des années que notre transport ferroviaire est si peu intermodal : il va rarement dans les aéroports et dans les ports. On lui fera beaucoup de bien en ouvrant des lignes de car : cela le stimulera.

M. Jean-Louis Roumegas. Monsieur le rapporteur, vous avez raison : il faut éviter que le train ne soit trop cher et dissuasif. Mais ne rendez pas mon propos trop manichéen : je suis favorable à l'intermodalité. Je pourrais suivre votre raisonnement s'il ne s'agissait pas de mettre en concurrence des lignes publiques qui assurent une mission d'aménagement du territoire et de service public et des lignes de bus privées ouvertes librement sans aucun contrôle des AOT régionales.

Je serais prêt à retirer mes amendements si vous soumettiez l'ouverture des lignes de bus à l'avis conforme des AOT régionales. Or ce que vous proposez, ce n'est pas la complémentarité mais la concurrence.

La Commission rejette l'amendement SPE244.

La Commission est saisie, en discussion commune, des amendements SPE177 des rapporteurs et SPE245 de M. Jean-Louis Roumegas.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. L'amendement SPE177 vise à revenir à la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture, c'est-à-dire à rétablir le seuil kilométrique « glissant » de 100 kilomètres. Ce seuil permettrait à une AOT d'objecter devant l'ARAFER de l'ouverture de cette ligne, l'ARAFER devant rendre un avis conforme après étude pour savoir si cette ligne affecte de façon notable une ligne de service public, c'est-à-dire si elle déstabilise son équilibre.

Des avancées considérables ont déjà été obtenues. Le texte initial du Gouvernement prévoyait un avis conforme en cas de risque de déstabilisation du contrat de service public entre une région et la SNCF, c'est-à-dire l'ensemble des dessertes régionales. Nous avons mis en place un seuil « glissant ». Autrement dit, nous pourrions objecter à la création de toute nouvelle liaison chaque fois qu'une desserte comportant deux arrêts de 100 kilomètres ou moins risque d'être déstabilisée par du cabotage de cars.

Nous avons un dispositif assez original, très différent de celui qui a été mis en place dans la plupart des pays d'Europe où le seuil est fixé à partir du départ de la ligne – il est par exemple de cinquante kilomètres en Allemagne. Le Sénat propose un seuil de 200 kilomètres à partir de la ville d'origine, ce qui veut dire que pour un Lille-Bayonne via Bordeaux, par exemple, le service public ne sera protégé que 200 kilomètres autour de Lille et pas du tout autour de Bayonne ni autour de Bordeaux. Le seuil « glissant » constitue un apport considérable et est très protecteur pour le service public.

M. Jean-Louis Roumegas. Je pourrais être d'accord avec le seuil kilométrique « glissant » proposé par le rapporteur. Toutefois, la proposition du Sénat de 200 kilomètres au lieu de 100 kilomètres me semble intéressante. Nous proposons même, pour notre part, un seuil de 300 kilomètres.

Comme vous le savez, une réforme territoriale est en cours. Le périmètre des régions s'est considérablement agrandi. Beaucoup de lignes de moins de 300 kilomètres seront désormais incluses dans des périmètres régionaux.

La loi de 2014 a chargé les régions d'organiser l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transport. Le projet de loi NOTRe prévoit d'aller encore plus loin en confiant aux régions la responsabilité de toute la mobilité interurbaine.

Il convient donc d'être cohérent face aux efforts d'investissement déjà réalisés par les régions qui refusent de voir leur rôle limité à compenser, avec des ressources publiques, les liaisons moins rentables dont ne voudrait pas le secteur privé.

Votre proposition pourrait devenir acceptable si vous releviez les seuils. Cela permettrait de rétablir l'autorité des régions sur les politiques de transport public qui les concerne.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis défavorable sur l'amendement SPE245.

M. le ministre. Le rapporteur a fort bien expliqué la logique qui avait conduit à fixer le seuil de 100 kilomètres « glissant », notion plus précise et adaptée que le seuil de 100 kilomètres fixe. Il faut pouvoir procéder à une ouverture qui, je le rappelle, est toujours soumise au contrôle et à la supervision de l'ARAFER mais avec une régulation qui permet un bon équilibre des territoires.

Je suis donc favorable à l'amendement SPE177 et défavorable à l'amendement SPE245.

M. Gilles Lurton. Autant je suis favorable à la libéralisation du service par autocar lorsque les dessertes ferroviaires fonctionnent mal ou n'existent pas, autant je ne voudrais pas que la mise en place d'une ligne d'autocar rende plus compliqué le transport ferroviaire quand il fonctionne de façon satisfaisante. Et il ne faudrait pas non plus achever des lignes ferroviaires déjà fragilisées, comme l'a dit Jean-Louis Roumegas.

L'Autorité de la concurrence a préconisé de déterminer un seuil en deçà duquel le risque de substituabilité des modes routier et ferroviaire justifierait de limiter ou d'interdire une nouvelle ligne commerciale.

Monsieur le rapporteur, vous vous êtes dit, à plusieurs reprises, ouvert à la discussion sur ce sujet. Je me souviens même que, lors des auditions préalables à la première commission spéciale, nous avons évoqué le seuil de 250 kilomètres. Pour ma part, j'avais déposé un amendement en ce sens en première lecture et un amendement de repli fixant un seuil de 200 kilomètres, ce qui me paraît satisfaisant aujourd'hui.

Enfin, je note que votre amendement SPE177 précise, ce qui n'était pas le cas en première lecture, qu'il s'agit d'arrêts.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Monsieur Lurton, c'était clair dans mon esprit, mais vous avez raison : la rédaction a été améliorée.

Si le seuil « glissant » est trop élevé, les lignes de car ne desserviront que les métropoles, c'est-à-dire pas les petites villes de province. Alors que je vous sais très attaché à

l'aménagement du territoire, je m'étonne que vous nous demandiez, pour protéger des lignes ferroviaires, y compris celles qui seraient éventuellement en difficulté, de sacrifier des dessertes par car qui pourraient être proposées par le secteur privé sans la moindre subvention publique, et qui pourraient relier des petites villes qui aujourd'hui n'ont pas de gare ou sont très mal desservies. C'est la raison pour laquelle le terme « glissant » va avec les mots « petite amplitude ».

Jean-Louis Roumegas propose 300 kilomètres, mais à partir du point de départ. Dès lors que le seuil est glissant, il est infiniment plus protecteur tout en permettant une politique territoriale.

Nous allons permettre au secteur privé d'ouvrir des lignes en dehors des missions de service public et des compétences de service public qui sont reconnues aux régions. Les régions pourront d'ailleurs, si elles le souhaitent, puisqu'elles auront la totalité des missions de service public, créer une ligne de bus publique à côté de la ligne de bus privée. Mais si, par hasard, la ligne privée faisait le plein, pensez-vous que le contribuable verrait un inconvénient à ce que cela permette aux régions d'économiser des subventions sur des services publics qui ne fonctionnent pas ? Je n'en suis pas sûr.

*La Commission **adopte** l'amendement SPE177.*

En conséquence, l'amendement SPE245 tombe.

La Commission en vient à l'amendement SPE448 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement a pour objet de rétablir l'avis conforme de l'ARAFER sur les décisions d'interdiction et de limitation par les AOT des services librement organisés.

L'avis conforme du régulateur est indispensable pour obtenir une réelle ouverture. Un choix discrétionnaire de la région reviendrait à une logique de planification qui est celle du dispositif en vigueur et dont l'impact restrictif sur le développement de l'offre apparaît évident.

Un avis simple entraînerait une différence d'appréciation d'une région à l'autre qui conduirait à une rupture d'égalité entre les territoires. À l'inverse, l'avis conforme garantit la cohérence et la prévisibilité des décisions administratives et préserve une application égale sur l'ensemble du territoire.

L'avis simple est source d'insécurité juridique pour l'ensemble des acteurs car il peut exister des situations où une même liaison gérée par deux AOT, par exemple l'État et les régions, conduirait à des divergences d'appréciation. D'un point de vue procédural, un avis simple obligerait les autorités organisatrices de transport, en cas de divergence avec l'ARAFER, à prendre une décision s'écartant de cet avis sans pouvoir contester le bien-fondé de ce dernier devant le juge alors qu'elles pourront, en cas d'avis conforme, former un recours et obtenir plus rapidement une clarification sur le plan juridique. L'avis conforme semble donc apporter les garanties procédurales nécessaires.

Cet amendement a le même objet que l'amendement SPE95 de M. Pancher, mais il est plus précis et plus complet.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Je partage la position du Gouvernement.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) est une autorité organisatrice de transports publics dans la région, mais il n'empêche pas les automobilistes privés ni les cars privés de rouler en Île-de-France. Il ne faut pas se dire que les régions sont les AOT des transports privés que l'on libéralise aujourd'hui : elles sont les AOT de transports routiers publics qu'elles ont toute liberté de mettre en place.

S'agissant des transports routiers privés, un avis conforme de l'ARAFER est indispensable. Imaginons un projet d'ouverture de ligne entre Lille et Bayonne qui traverserait plusieurs régions, mais que la région Centre serait la seule à refuser. Dès lors, il n'y aurait plus aucune cohérence : on priverait les lignes de toute substance. En fait, l'ouverture d'une ligne continue sur le territoire serait suspendue à la décision de tel ou tel président de région ou de telle ou telle collectivité locale. C'est la raison pour laquelle il ne peut s'agir d'un avis simple car il suffit qu'une seule région s'oppose pour que la ligne ne puisse pas être créée. Il est essentiel d'assurer l'équité du droit et d'avoir un avis conforme d'une autorité indépendante, après que cette autorité aura évalué, à la demande éventuellement de la région « rebelle », que telle ou telle section de 100 kilomètres desservie par le train ou un bus public qu'elle gère n'est pas mise en danger.

Avis très favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. J'indique que notre groupe s'abstiendra sur cet amendement.

L'alinéa 8 restreint-il bien le champ des transports visés aux seuls transports ferroviaires par autocar et par train ou bien concerne-t-il tous les modes de transports collectifs de voyageurs ? Le déploiement d'un transport alternatif sans chauffeur, par exemple, entre-t-il dans le champ de cet alinéa ? Si l'on doit obtenir un avis conforme d'une autorité qui statue sur des systèmes qui n'existent pas encore précisément parce qu'ils sont expérimentaux, on risque de se retrouver dans un système assez compliqué...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Le droit d'objecter est asymétrique. Une région peut objecter auprès de l'ARAFER contre la mise en place d'une ligne privée qui concurrencerait ou fragiliserait un segment de ligne de service public. Mais un opérateur privé ne peut pas objecter qu'une région, c'est-à-dire une AOT publique, pourrait déstabiliser l'économie de sa ligne privée.

Si une région veut développer une expérimentation, elle peut le faire, sous couvert de ses compétences d'AOT, sans que personne ne puisse la mettre en difficulté.

M. le ministre. Cette faculté est laissée pleine et entière à l'autorité organisatrice de transports pour le cas que vous évoquez, monsieur Poisson, et il me semble que ce cas ne serait pas enfreint par ladite régulation.

J'ajoute que les liaisons dont on parle sont celles d'un service régulier de transports. On régule l'ouverture d'une ligne régulière de transport et l'AOT continue à pouvoir ouvrir des services divers et variés.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je remercie le rapporteur et le ministre pour leurs réponses. Il est probable que le type d'expérimentation que je cite se multipliera dans un avenir proche dans les territoires, en tout cas chacun le souhaite. Ce qui est considéré

actuellement comme un service alternatif un peu aléatoire, pour ne pas dire ponctuel, pourrait se régulariser assez rapidement. Prenons garde que la loi ne vienne pas contrecarrer les dispositions prises actuellement par les territoires qui, dans la plupart des cas d'ailleurs, ne sont pas des régions.

M. Jean-Louis Roumegas. Monsieur le rapporteur, je pourrais vous suivre si on limitait l'avis conforme aux lignes transrégionales. Dans votre exposé, vous avez cité les liaisons interrégionales et je suis d'accord avec vous quant à la nécessité d'une autorité supérieure qui régule. Reste que vous permettez à l'ARAFER de s'opposer à la décision des régions, y compris pour ce qui touche à leur territoire. Vous limitez le pouvoir des régions aux lignes publiques alors que nous pensons qu'il faut une régulation sur les services de transports qui pourraient être octroyés au secteur privé. Nous ne sommes pas opposés à ce que certaines dessertes soient confiées au secteur privé, mais il faut éviter que les régions, à qui l'on a donné une lourde responsabilité, ne voient s'effondrer tous les investissements qu'elles ont réalisés en laissant au secteur privé les lignes les plus rentables. Vous décrivez très bien ce qui fait la différence entre votre approche et la nôtre : nous, nous ne croyons pas que le marché seul régulera les choses. Nous maintenons qu'il faut encore une régulation publique, y compris quand il s'agit d'ouvrir des lignes privées.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Jean-Louis Roumegas ne souhaite pas la libéralisation des services routiers d'autocar : il tient à ce que cela soit une compétence exclusivement publique.

M. Jean-Louis Roumegas. Non !

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Si ! Quand l'ARAFER donne un avis conforme, elle protège des lignes de service public existantes, mais aussi le secteur privé d'un éventuel arbitraire, par exemple l'hostilité systématique d'un président de région ou de sa majorité à tout ce qui relève du privé. C'est comme si vous interdisiez aux bateaux privés de traverser l'estuaire de la Gironde parce que l'on mettrait en place un bac régulier de transport public ! La région a le monopole de l'action publique de transport routier et ferroviaire, mais l'action privée est libéralisée, et régulée.

La Commission adopte l'amendement SPE578.

La Commission examine ensuite l'amendement SPE246 de M. François-Michel Lambert.

M. Jean-Louis Roumegas. Il convient que les autorités organisatrices puissent prendre en compte dans leurs décisions d'encadrement des services librement organisés, les aspects environnementaux et relatifs à l'intermodalité et à l'aménagement du territoire et pas simplement l'équilibre économique des contrats existants.

Cet amendement permet de prendre en compte dans les décisions des AOT les effets de concentration des services de transport aux seules heures de pointe ou aux seuls points d'arrêt générant beaucoup de trafic. Cela aurait en effet des impacts préjudiciables en matière d'accès aux services publics de transport. Nous sommes bien dans le cadre compétence publique ; comment le privé pourrait-il gérer cela ?

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Comme nos collègues sénateurs, nous considérons que le critère doit être unique – c’est celui de l’atteinte à l’équilibre économique des lignes de service public –, faute de quoi le projet sera trop compliqué à mettre en œuvre.

Un amendement, proposé par votre groupe, prévoit de demander un rapport qui évaluerait l’impact environnemental de l’ouverture de services routiers réguliers de transport de passagers. C’est dans ce cadre qu’il sera bien plus approprié d’évaluer l’impact environnemental, dans chaque région, de la mise en place de ces services réguliers.

Avis défavorable.

M. le ministre. Même avis. Multiplier les critères, c’est multiplier les risques de considérations plus générales ou subjectives. L’évaluation est préférable.

M. le président François Brottes. J’invite Jean-Louis Roumegas à réfléchir au problème de rabattement vers les gares ou les aéroports. Si on limite l’accès avec un autre mode de transport pour acheminer les gens vers ces points intermodaux, cela risque au bout du compte de poser des problèmes encore plus graves en termes d’environnement...

La Commission rejette l’amendement SPE246.

La Commission étudie l’amendement SPE445 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement rétablit la possibilité pour les autocaristes de modifier un service en place sur une liaison inférieure à 100 kilomètres sans avoir à attendre le délai administratif de quatre mois. Cet élément de souplesse, qui avait été prévu par le rapporteur thématique, Gilles Savary, en première lecture à l’Assemblée nationale, avait été supprimé par le Sénat.

Si une liaison a déjà été analysée par l’ARAFER et fait l’objet d’une décision de l’AOT, elle doit pouvoir être modifiée de façon souple si la modification respecte la décision de l’AOT, autrement dit si elle n’affecte pas l’équilibre économique du service public. Un gel des services privés en place se produirait si les modifications des services sur ces liaisons restaient soumises aux délais administratifs de quatre mois. Une telle option se ferait en l’espèce au détriment de la concurrence entre opérateurs privés et de l’adaptation de l’offre aux usagers.

La souplesse prévue ici n’affecte en rien la faculté pour les AOT de modifier leur décision initiale si nécessaire.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

La Commission adopte l’amendement SPE445.

La Commission en vient à l’amendement SPE578 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement de clarification vise à préciser le champ d'application de la libéralisation des autocars, qui ne s'applique pas en zone de transport urbain, en tenant compte de la nouvelle définition du transport urbain prévu par la loi NOTRe.

La loi NOTRe crée une nouvelle définition du transport urbain plus restrictive dans son périmètre qui exclut les autocars pour des raisons spécifiques tenant à des considérations relatives au statut des conducteurs d'autocars. Il est nécessaire à cet égard d'apporter une précision au présent projet de loi pour éviter toute interférence entre la loi NOTRe et le champ d'application de l'indemnisation.

Cette clarification vise simplement à bien préciser que les services d'autocars ne sont libéralisés qu'à l'extérieur du périmètre du transport urbain en tenant compte de la définition de ce périmètre par la loi NOTRe. C'est en quelque sorte un amendement de coordination avec ladite loi, que nous n'avons, par définition, pas pu présenter en première lecture.

M. le président François Brottes. Il est toujours difficile de se coordonner avec une loi qui n'est pas encore promulguée...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Étant donné que l'atterrissage de la loi NOTRe est encore incertain, le groupe Les Républicains s'abstiendra sur cet amendement.

La Commission adopte l'amendement SPE578.

La Commission est saisie de l'amendement SPE247 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumeegas. Cet amendement vise à rétablir la rédaction initiale de l'alinéa 19 de l'article 2 qui précise que l'ARAFER devra veiller au développement de l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. On ne peut qu'adhérer à votre souci. Mais en la matière, il faut laisser cette compétence à l'État et ne pas trop charger la barque de l'ARAFER et en faire un bureau d'études en plus de ses activités très exigeantes de régulation et vous aurez noté que tout le monde rechigne à lui donner les moyens.

Avis défavorable.

M. le ministre. Même avis.

L'ARAFER a un rôle de régulateur économique. Elle n'a donc pas vocation à se substituer aux autres autorités compétentes sur l'ensemble des considérations d'intérêt général propres au transport, et en particulier sur plusieurs missions, que vous citez dans votre amendement, spécifiquement confiées aux régions dans le cadre du projet de loi NOTRe, comme la cohérence de l'offre, le fonctionnement des services publics, le développement de l'intermodalité. Un équilibre a été trouvé. L'extension des missions de l'ARAFER est déjà considérable. Ne l'étendons pas au-delà de ce qu'est sa simple mission de régulateur économique.

M. Jean-Frédéric Poisson. Compte tenu que notre groupe avait été à l'initiative de cet ajout en première lecture, nous soutiendrons l'amendement présenté par Jean-Louis Roumegas.

La Commission rejette l'amendement SPE247.

La Commission examine ensuite l'amendement SPE248 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. Je suis un peu étonné de la réponse que viennent de faire le rapporteur et le ministre puisqu'il s'agissait de revenir à la rédaction adoptée en première lecture.

L'amendement SPE248 vise à rétablir la rédaction initiale de l'alinéa 20 qui précise que, dans son rapport annuel, l'ARAFER évalue l'impact du développement du transport public routier de personnes librement organisé en tenant compte de l'impact environnemental, de la cohérence intermodale des services de transports collectifs et de l'égalité des territoires.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable.

L'ARAFER n'est pas en état d'avoir aujourd'hui tous ces angles de vue : celui de l'Agence nationale pour l'égalité des territoires et celui de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). L'ADEME est d'ailleurs parfaitement compétente et a déjà réalisé des travaux considérables sur l'impact environnemental du transport, en particulier du transport par car. Elle a relevé que le transport par car est aujourd'hui moins émissif que le parc de TER.

Il faut laisser à l'ADEME le soin de mesurer les impacts environnementaux, à l'Agence nationale pour l'égalité des territoires celui d'examiner les impacts territoriaux en matière d'égalité du territoire et à l'ARAFER celui de réguler un secteur qui sera très large et pour lequel aujourd'hui on rechigne à lui donner des moyens suffisamment dimensionnés par rapport aux missions qui lui sont attribuées.

M. le ministre. Même avis.

M. Jean-Frédéric Poisson. Le groupe Les Républicains ne votera pas cet amendement et s'abstiendra sur l'article 2.

La Commission rejette l'amendement SPE248.

Puis elle adopte l'article 2 modifié.

Article 3 : *Transport par autocar : dispositions de coordination*

La Commission est saisie de l'amendement SPE446 du Gouvernement.

M. le ministre. Cet amendement supprime le régime d'autorisation applicable au cabotage routier en matière de transport de personnes et à le soumettre au régime commun de l'ARAFER.

Le cabotage routier est actuellement soumis à une autorisation de la direction générale compétente du ministère des Transports qui vérifie, en lien avec les régions, que les services concernés ne portent pas atteinte à un service public. Il n'est pas opportun de maintenir ce régime *ad hoc* qui serait redondant avec celui prévu par le présent projet de loi, pleinement applicable aux services de cabotage : pour mémoire, il s'agit d'un régime déclaratif avec possibilité d'interdiction ou de limitation du service à l'initiative des AOT après avis conforme de l'ARAFER.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE446.

Puis elle adopte l'article 3 modifié.

Article 3 bis A : *Habilitation à créer par ordonnance une société de projet pour le canal Seine-Nord Europe*

La Commission est saisie de l'amendement SPE249 de Mme Barbara Pompili, tendant à supprimer l'article.

M. Jean-Louis Roumegas. Vous connaissez notre position sur le canal Seine-Nord-Europe ; ma collègue Barbara Pompili a eu l'occasion de l'exprimer à plusieurs reprises, notamment dans l'hémicycle.

Ce projet ne répond pas aux attentes en matière de développement économique, en tout cas il ne le démontre pas. Les 4 ou 5 milliards d'euros nécessaires à sa construction auront un impact aléatoire sur la création d'emplois locaux durables. Selon les chambres de commerce du Havre et de Rouen et les élus de Normandie, 20 000 emplois portuaires seraient au contraire menacés par ce projet. Au final, la construction du canal Seine-Nord-Europe aura surtout des conséquences graves sur la ressource en eau, sur la disparition de terres agricoles, sans même désengorger l'autoroute A1, ce qui aurait pu être souhaité éventuellement.

En ce qui concerne le financement, de nombreuses inquiétudes ont déjà été soulevées par ma collègue. Quel sera le niveau d'investissement de l'Union européenne ? Quelle est la capacité réelle des collectivités territoriales à s'engager, en cette période de disette budgétaire ? Ce qui est certain, c'est que cette infrastructure va confisquer les investissements publics pour favoriser un type de développement qui ne répond pas aux enjeux actuels.

Des solutions alternatives ont été pourtant mises en avant pour une meilleure gestion du trafic de marchandises et permettre un développement économique plus équilibré et plus durable du nord de la France. Il serait bien plus efficace et moins coûteux de renforcer par exemple l'interconnexion entre le port, le rail et le fluvial. Or aucun budget n'est prévu pour cela actuellement. Avec le budget prévu pour le canal, il resterait même de l'argent pour investir dans l'amélioration des transports du quotidien, les transports régionaux notamment.

Profiter de l'examen de ce projet pour faire adopter un dispositif qui mérite un véritable débat ne nous paraît pas de bonne politique.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable.

M. le ministre. Des débats ont déjà eu lieu sur ce sujet. Des oppositions demeurent, dont vous vous faites le porte-voix, monsieur Roumegas.

Il s'agit pourtant d'un projet très structurant qui a pleinement sa place dans un projet de loi relatif à la croissance et à l'activité. Il a fait l'objet de plusieurs travaux, académiques, administratifs, politiques. Le dernier en date, le rapport remis au mois de mai dernier par le député Rémi Pavros, confirme que le canal Seine-Nord-Europe constitue le premier grand chantier du siècle qui participe pleinement à la transition énergétique, au développement durable et en particulier à l'activité de toute cette zone.

L'article 3 *bis* A que vous souhaitez supprimer autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure ayant pour objet la création de la société de projet. Il restera à déterminer les modalités d'aménagement, sur la base des travaux réalisés par Rémi Pavros et les ministères compétents. Nous traiterons alors des problèmes que vous venez de rappeler, évoqués par les élus normands.

La crainte exprimée par les élus du Havre doit nous conduire à prendre en considération les intérêts du port du Havre dans l'aménagement du canal Seine-Nord-Europe afin d'éviter que des arbitrages ne soient favorables à des ports comme Rotterdam, au détriment de celui du Havre.

Il faut essayer d'avoir au maximum une attitude proactive. Premièrement, nous cherchons à créer de l'activité dans une région qui en a grandement besoin, et nous le mesurons chaque jour. Deuxièmement, nous voulons donner toute sa place à cette grande région Nord-Pas-de-Calais-Picardie dans l'aménagement logistique de ce qui sera l'hinterland à la fois du Havre et de Rotterdam. Troisièmement, nous devons trouver les voies et moyens pour éviter que cet hinterland ne soit totalement drainé par le port de Rotterdam, ce que craignent légitimement les élus du Havre. La réponse à leur crainte ne consiste pas à tout faire pour éviter de développer l'hinterland de Rotterdam et du Havre, sinon l'Europe continentale ne se sera pas dotée des voies et moyens d'avoir de vrais ports et de vraies infrastructures pour concurrencer les autres zones géographiques qui, elles, ne manquent pas de s'en doter.

De nombreuses questions se posent encore en termes d'aménagement, mais il faut avancer. Cela fait des années que l'on parle de ce dossier. À la fin de 2012, une procédure de dévolution d'un partenariat public-privé a été menée par Voies navigables de France et des missions de reconfiguration ont été conduites en 2013. Le Premier ministre a rappelé à Arras, au mois de septembre 2014, l'importance que revêt ce projet. En décembre de la même année, une réunion a eu lieu sous la houlette de M. Vidalies avec l'ensemble des élus. Ce n'est donc pas une idée soudaine. Au contraire, elle a été préparée, documentée. Le travail continuera mais nous devons avancer. C'est l'intérêt de notre pays.

M. le président François Brottes. On pourrait parler de canal historique...

M. Jean-Louis Roumegas. Monsieur le ministre, j'entends vos arguments, mais le problème c'est la méthode que vous employez. Aujourd'hui, vous décidez d'accélérer ce projet.

Par ailleurs, nous nous posons des questions sur l'utilisation de l'argent public puisque ce projet va coûter 5 milliards d'euros. Les grands projets sont-ils nécessairement les plus porteurs en termes d'emplois ? Permettez-moi d'en douter, surtout quand il existe des

alternatives, que celles-ci ont été exprimées et que les acteurs économiques locaux eux-mêmes font des propositions.

La logique de grand projet n'est pas la seule qui vaille. C'est peut-être la solution de facilité. Je regrette que le Gouvernement n'étudie pas plus finement le projet, surtout quand il existe des initiatives locales.

M. Jean-Frédéric Poisson. Sans vouloir entrer dans un débat fleuve sur ce sujet, notre groupe confirme la position qu'il a exprimée en première lecture. Il ne votera pas cet article qui prévoit d'autoriser le Gouvernement à procéder par voie d'ordonnance pour créer ce dispositif.

Je rejoins partiellement ce qu'a dit Jean-Louis Roumegas. Comme vous l'avez dit à l'instant, monsieur le ministre, beaucoup de débats ont eu lieu sur ce sujet, et de nombreuses études ont été menées. Dès lors, il est curieux qu'il soit nécessaire de procéder par voie d'ordonnance sur ce sujet.

Nous avons manifesté notre opposition à presque toutes les mécaniques d'ordonnance en première lecture ; nous le ferons aussi sur cet article.

M. le ministre. Je voudrais rassurer M. Roumegas : les auditions et les rapports montrent que ce projet – et en particulier la création de cet établissement – n'exclut en rien les initiatives locales prévoyant des travaux d'aménagement plus subtils. Cependant, si l'on croit au canal Seine-Nord, il faut suivre cette ligne directrice. Je ne préjuge pas les modalités de réalisation du projet – grands travaux ou aménagement à certains endroits de canaux Freycinet –, qui seront fixées par la société de projet. Mais pour pouvoir créer celle-ci dans les meilleurs délais, nous ne pouvons attendre le bon véhicule législatif ; procéder par habilitation nous permet d'avancer de la manière la plus efficace possible, en évitant de procrastiner.

Je rappelle enfin que l'engagement financier de l'Europe sur ce projet atteint 40 %, contre 6 % auparavant. Les montants budgétaires mobilisés montrent la capacité de la France à trouver des cofinancements européens, réduisant la facture pour le contribuable français. Le coût total des travaux s'élève à 4,5 milliards d'euros, mais l'État prendra en charge seulement 1 milliard, et les régions 500 millions. Le reste sera couvert par les recettes de péage – en particulier à travers le mécanisme d'eurovignette similaire à celui qui est envisagé sur les infrastructures de transport transalpines – et la contribution de l'Union européenne, à hauteur d'1,8 milliard d'euros. Ce montage financier apparaît particulièrement pertinent en matière de retours socio-économiques pour notre pays.

M. le président François Brottes. Je ne pense pas que nous arriverons à nous mettre d'accord, mais les termes du débat sont clairs.

La Commission rejette l'amendement SPE249.

Puis elle adopte l'article 3 bis A sans modification.

Article 3 bis : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la réalisation du projet « Charles-de-Gaulle Express »*

La Commission est saisie de l'amendement SPE250 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. Là encore, fuir le débat pour réaliser au plus vite ces grands projets controversés ne nous paraît pas de bonne méthode. L'article 3 bis vise à permettre au Gouvernement, par voie d'ordonnance, de prendre les mesures permettant la réalisation du « Charles-de-Gaulle Express ». Ce projet, fondé sur des motifs encore hypothétiques – les Jeux olympiques ou l'Exposition universelle –, est coûteux et socialement injuste puisqu'il bénéficierait d'investissements publics – assertion que vous tenterez, j'imagine, de démentir – au détriment de la desserte plus utile attendue en Île-de-France. Nous proposons donc de supprimer purement et simplement cet article.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable. La liaison entre le centre-ville de Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle – l'une des grandes plaques tournantes internationales – est des plus mauvaises au monde. Rien ne justifie le traitement que l'on inflige aux visiteurs de Paris, qui en garderont un souvenir ému ! Tant à Orly – qui pâtit d'une rupture de charge – qu'à Charles-de-Gaulle, nous sommes d'un passéisme confondant en matière d'intermodalité. Il ne me paraît pas scandaleux d'améliorer la desserte ferroviaire du premier aéroport de France !

Notez, monsieur Roumegas, que ce projet d'infrastructure concerne plus de 65 millions de personnes qui transitent par cet aéroport par an. Je ne sais si c'est ce qu'on appelle du « socialement injuste »... Dans le droit public français, le service public ne sélectionne pas ses usagers en fonction de leur condition sociale ; le principe d'égalité fait que tous les services publics de notre pays sont accessibles à tous. L'argument de justice sociale ne me paraît donc pas recevable. Le « Charles-de-Gaulle Express » représente l'une des infrastructures les plus nécessaires à notre pays, pour des raisons tant fonctionnelles qu'internationales. Je suis donc très défavorable à cet amendement.

M. le ministre. Je vous ferai grâce de la chronique des péripéties passées : plusieurs majorités se sont attaquées à ce chantier par le biais d'appels d'offres ou de partenariats. S'agissant de l'opportunité du projet, le « Charles-de-Gaulle Express » apparaît indispensable pour répondre aux besoins de transports en Île-de-France et pour assurer le développement de cette région. Paris reste l'une des rares capitales à ne pas bénéficier d'une liaison rapide avec son aéroport principal – le deuxième en Europe en nombre de passagers. Ses accès sont d'ores et déjà saturés, et sa fréquentation va encore s'accroître.

L'un des principaux reproches adressés au « Charles-de-Gaulle Express » concerne ses effets sur la régularité des transports locaux : la liaison se ferait au détriment des utilisateurs quotidiens et des banlieusards, le réseau actuel étant aujourd'hui saturé. Pour optimiser le projet, à la suite du débat public de 2003, il a été convenu de réduire la création de voies nouvelles en utilisant au mieux les infrastructures existantes. Aux termes de la déclaration d'utilité publique (DUP) obtenue en 2008, sur trente-deux kilomètres de tracé, ne sont construits que huit kilomètres de voies nouvelles. Ces dates montrent à quelle vitesse l'économie avance dans notre pays ! On peut décider de procrastiner encore, mais le Grand Paris risque alors de ne voir le jour qu'au siècle prochain ! Le « Charles-de-Gaulle Express » circulera le long du RER B, mais sur des voies différentes, qui ont la capacité de l'accueillir.

Il ne dégradera donc pas la ponctualité du RER B – ou ne pourra pas en expliquer les failles. Il permettra d’ailleurs de soulager cette ligne très fréquentée.

Pour ce qui est de la mobilisation des crédits publics – un point important –, le modèle de concession, envisagé en 2006, n’a pas abouti à cause du nombre d’acteurs et de la multiplicité des risques. Pour tirer les enseignements des échecs passés, il est apparu nécessaire de mobiliser les acteurs clefs du projet : Aéroports de Paris (ADP), société anonyme majoritairement détenue par l’État, et SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial. Le nouveau montage repose sur la création d’une filiale de droit commun de ces deux entités, dont le capital pourra être ouvert à un tiers investisseur. Le financement n’est donc pas budgétaire : comme le Premier ministre l’a rappelé à plusieurs reprises, l’État et les collectivités – notamment la région – ne seront en aucun cas sollicités pour contribuer à l’équilibre d’exploitation par le biais de subventions ou de toute autre participation. L’investissement se fera avec des fonds propres et par emprunts, les charges financières et d’exploitation étant couvertes par la redevance d’usage des sillons, versée par l’exploitant du service ferroviaire. Le plan de financement pourrait également être optimisé si le projet était retenu dans le cadre du Plan d’investissement pour l’Europe – dit plan « Juncker » –, ce type de financements longs répondant pleinement au cahier des charges de la Banque européenne d’investissement.

Je respecte vos réserves s’agissant des modalités légistiques, mais je considère que nous devons avancer ce projet vital pour notre économie ; or le recours à l’ordonnance représentait la voie la plus efficace pour créer la structure qui en assurera le financement.

La Commission rejette l’amendement SPE250.

Elle aborde l’amendement SPE251 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. L’article L. 2111-3 prévoit que « *la construction de cette liaison ferroviaire ne donne lieu à aucune subvention de l’État* ». Cet amendement de repli vise à rappeler et à préciser cet engagement de l’État, et à ajouter que le projet ne bénéficiera d’aucun soutien financier d’entreprises publiques.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Défavorable.

M. le ministre. Même avis.

La Commission rejette l’amendement SPE251.

Puis elle adopte l’article 3 bis sans modification.

Article 3 ter A (nouveau) : Péage temporaire pour la route express entre Machilly et le contournement de Thonon-les-Bains

La Commission examine l'amendement SPE468 du Gouvernement.

M. le ministre. Il s'agit de supprimer la disposition qui instaure une redevance exceptionnelle et temporaire pour l'usage de la route express nouvelle entre Machilly et le contournement de Thonon-les-Bains.

M. le président François Brottes. Les députés de Haute-Savoie sont très partagés sur cette disposition !

M. le ministre. L'enjeu mérite clarification... Je tiens d'abord à confirmer l'engagement de l'État en faveur du projet qui permettra, conformément à l'accord trouvé avec le département, de lutter contre la congestion sur des voies sous-dimensionnées.

Pour mémoire, l'Assemblée départementale de Haute-Savoie a approuvé, à l'unanimité, en janvier 2014 « le principe d'une prise en charge par le département de l'intégralité d'une subvention d'équilibre pour la réalisation d'une voie nouvelle entre Machilly et Thonon ». L'État porte de son côté un projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains qui sera soumise à un dispositif de péage.

Le 27 avril a été organisée une information du public sur le projet, conformément aux articles du code de l'environnement qui le prévoient ; les acteurs locaux – et en particulier le président du conseil général – ont donné leur accord pour le projet de nouvelle autoroute dans les conditions mentionnées. Le préfet de Haute-Savoie a rappelé qu'il serait souhaitable que ce choix arrêté conjointement par l'État, les collectivités et la quasi-totalité des élus concernés ne soit pas perturbé par cette disposition qui risque, à ce stade, de ralentir et de rendre plus difficile la mise en œuvre de ce projet. Pour ces raisons, le présent amendement propose de supprimer l'article 3 ter A.

L'auteur de cette disposition au Sénat avait deux préoccupations : sécuriser le financement du projet – chose faite avec la décision du conseil départemental de le prendre intégralement à sa charge – et éviter une nouvelle enquête publique, qui n'est pas prévue par la disposition et apparaît juridiquement impossible.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Considérer que la décision du conseil général de janvier 2014 satisfait les exigences des sénateurs du même département exprimées un an et demi plus tard tient d'une forme de sophisme... Visiblement, les sénateurs qui débattent aujourd'hui de ce projet ne considèrent pas que cette décision répond à leurs interrogations !

À titre personnel, je suis malgré tout gêné par cet article car il prévoit un dispositif temporaire sans en préciser la durée de validité. Dans l'impossibilité de connaître la position de notre groupe, ses représentants s'abstiendront.

La Commission adopte l'amendement SPE468.

En conséquence, l'article 3 ter A est supprimé.

Articles 3 ter : *Rapport de l'ADEME sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement*

La Commission est saisie de l'amendement SPE252 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. Cet amendement vise à rétablir un article introduit en première lecture, qui prévoyait que l'ADEME devait produire une étude de l'impact environnemental de l'ouverture du transport interurbain par autocar.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. C'est l'amendement dont nous avons parlé tout à l'heure. Avis favorable.

M. le ministre. Favorable également.

La Commission adopte l'amendement SPE252.

En conséquence, l'article 3 ter est ainsi rétabli.

Article 3 quater A : *Rapport sur les conséquences du développement du transport par autocar pour les usagers*

La Commission maintient la suppression de l'article 3 quater A.

Article 3 quater B : *Rapport sur l'évolution de l'offre ferroviaire*

La Commission maintient la suppression de l'article 3 quater B.

Article 3 quater : *Rapport sur l'impact du développement du transport par autocar sur les industriels*

La Commission maintient la suppression de l'article 3 quater.

Article 3 quinquies (nouveau) : *Coordination des actions d'aménagement des gares routières*

La Commission examine l'amendement SPE49 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit de réintroduire le texte initial de l'Assemblée nationale en le clarifiant : « *Le schéma régional de l'intermodalité comporte un schéma régional des gares routières, qui indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges.* »

Cette disposition n'annule pas la responsabilité des maîtres d'ouvrage publics – SNCF Réseaux, une communauté de communes, une commune ou un département – et éventuellement privés – comme Eurolines – en matière de réalisation des gares. Il s'agit simplement de poser que la région, qui négocie avec l'ensemble des collectivités locales pour fixer le schéma régional de l'intermodalité, qui sera ensuite mis en œuvre par les collectivités territoriales.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE49.

En conséquence, l'article 3 quinquies est ainsi rédigé et l'amendement SPE253 de M. Baupin tombe.

Article 3 sexies (nouveau)

La Commission adopte l'article 3 sexies sans modification.

Article 4 : *Gares routières de voyageurs : habilitation à légiférer par ordonnance*

La Commission étudie, en discussion commune, les amendements SPE51 des rapporteurs, faisant l'objet du sous-amendement SPE651 du Gouvernement, et l'amendement SPE254 de M. Denis Baupin.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit là aussi de revenir à la version de l'Assemblée nationale en précisant les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs par les personnes publiques et privées. L'ordonnance précisera notamment les modalités d'accès aux gares pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que pour les cyclistes.

M. le ministre. Je donnerai un avis favorable à cet amendement à condition qu'il intègre les autres points d'arrêts routiers dans le champ de l'ordonnance, comme le propose notre sous-amendement SPE651.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

M. Jean-Frédéric Poisson. Pourquoi la rédaction du rapporteur, qui recueille l'accord du ministre, prévoit-elle de supprimer la partie de l'alinéa 2 qui propose de rapprocher les gares routières des gares ferroviaires afin de favoriser le développement de pôles urbains ? Cette mesure de bon sens semble bénéficier aux voyageurs sans restreindre la capacité d'agir des acteurs.

M. le ministre. La rédaction du Sénat était quelque peu fermée ; en effet, certaines gares routières ne sont pas situées à proximité des gares ferroviaires et n'offrent donc pas de solution intermodale. En revanche, la version de votre rapporteur, plus ouverte, prévoit ce cas tout en favorisant l'intermodalité.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Alors que la rédaction initiale de l'Assemblée nationale englobait les gares ferroviaires et maritimes, ainsi que les aéroports, le Sénat ne retient curieusement que les gares ferroviaires, alors qu'il est important qu'à Calais, par exemple, la route prenne le relais des passages de la Manche. Face à ces modifications, nous avons opté pour une rédaction beaucoup plus généraliste, qui englobe toutes les options et laisse à l'ordonnance le soin de les préciser. Nous partageons votre préoccupation de voir les gares routières s'installer au plus près des flux de passagers, dans un esprit de continuité intermodale.

*La Commission **adopte** le sous-amendement SPE651.*

*Puis elle **adopte** l'amendement SPE51 sous-amendé.*

*En conséquence, l'amendement SPE254 **tombe**.*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel SPE127 des rapporteurs.*

M. Jean-Frédéric Poisson. La mécanique des ordonnances amène notre groupe à s'abstenir sur l'article 4.

*Le Commission **adopte** l'article 4 **modifié**.*

Article 4 bis : *Différenciation des tarifs de péage autoroutier en faveur des véhicules sobres et des véhicules utilisés en covoiturage*

La Commission aborde l'amendement SPE255 de M. Denis Baupin.

M. Jean-Louis Roumegas. Cette disposition a été adoptée dans le cadre de la loi sur la transition énergétique.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'article 4 bis sans modification.

Article 5 : *Compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en matière de péages autoroutiers et de marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes*

La Commission étudie l'amendement SPE440 du Gouvernement.

M. le ministre. Le Gouvernement propose de supprimer l'alinéa 6 de l'article qui prévoit la transmission au Parlement des projets de contrats autoroutiers ayant une incidence tarifaire et de l'avis de l'ARAFER sur ces derniers. En effet, cette disposition n'est pas utile compte tenu des dispositions adoptées par ailleurs qui renforcent significativement la transparence du processus. Ainsi, les avis de l'ARAFER comme les contrats à jour sur le site de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) seront publics ; un amendement du rapporteur – que le Gouvernement soutiendra – crée un verrou législatif à tout allongement des contrats de concessions par voie contractuelle.

Par ailleurs, l'obligation de transmission prévue à l'alinéa 6 perturberait le processus d'adoption des contrats, qui doit souvent intervenir dans un bref délai après l'avis du Conseil d'État, et ne serait pas satisfaisante au regard des règles constitutionnelles de répartition des compétences et des rôles entre le législateur, le pouvoir exécutif et le juge administratif. C'est pourquoi nous proposons de supprimer cet alinéa.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable. En effet, le Parlement doit contrôler l'exécutif, mais non s'y substituer en entrant dans une négociation en cours de contrats, au risque de la perturber.

La Commission adopte l'amendement SPE440.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels SPE128, SPE129, SPE130 et SPE131 des rapporteurs.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements SPE600, SPE645 et SPE646 du Gouvernement.

M. le ministre. Ces amendements, qui s'inscrivent dans la continuité des dispositions qui visent à redonner aux pouvoirs publics toutes leurs prérogatives, proposent de donner à la DGITM la possibilité de prendre un arrêté pour définir les modalités d'organisation du service public autoroutier sur les aires d'autoroute. L'article 5 confère à la puissance publique la capacité de décider unilatéralement des règles de régulation économique en matière de marchés de travaux et d'extraire ces règles du cadre contractuel négocié dans lequel elles s'insèrent actuellement. Les amendements proposés étendent cette capacité de décision unilatérale à la gestion de la qualité de service sur les aires d'autoroutes – sujet que nombre d'entre vous ont soulevé lors de nos débats en première lecture.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis favorable à ces trois amendements. En débattant de la question des autoroutes, nous avons envisagé de contrôler les marchés et les contrats entre l'État et les sociétés autoroutières, mais non les rapports entre le concessionnaire et les prestataires de services sur les aires d'autoroutes.

M. Jean-Frédéric Poisson. Comment définit-on la notion de « niveau de service » ? Englobe-t-elle la quantité de sandwiches proposés à la vente dans les épiceries ? Le nombre de lavabos disponibles dans les toilettes ? Dans quel degré de détails entre-t-on ? L'idée d'imposer à tous les opérateurs un cahier des charges et une qualité de service plancher apparaît pertinente ; mais des exigences trop détaillées créeraient une contrainte insupportable pour l'opérateur économique.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. À ma connaissance, il s'agit de prescriptions nationales, touchant par exemple au nombre de places de parking dans les aires où l'on installe une activité commerciale, à l'accessibilité pour les personnes handicapées, la sécurité, la présentation des produits et éventuellement – mais cette mesure sera traitée dans un autre article – au contrôle des contrats entre l'autoroutier et les différents prestataires en matière de loyer de ces « sub-concessions », afin de vérifier que les prix proposés aux usagers sont en rapport avec les conditions des contrats. En effet, il faut éviter une marge trop importante tant de la part de l'autoroutier sur le prestataire que de la part du prestataire sur l'usager.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je comprends. Cependant, sauf si la notion de niveau de service fait référence à un droit déjà connu – auquel cas elle n'est pas ambiguë –, la formulation apparaît insuffisamment précise. J'appelle votre attention sur ce point.

M. le ministre. Il s'agit surtout du niveau de service prévu par la concession. En effet, outre les éléments définis dans la loi – par exemple les modalités d'accessibilité des aires de service –, d'autres, tels que les horaires d'ouverture, le sont dans le cahier des charges fixé lors de la concession de l'autoroute. Ces amendements donnent précisément la possibilité à la DGITM de prendre un arrêté qui définira ces modalités d'organisation dans le cadre des conventions.

La Commission adopte successivement les amendements SPE600, SPE645 et SPE646.

Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel SPE132 des rapporteurs.

Elle est alors saisie de l'amendement SPE124 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit d'intégrer une proposition du rapport remis au Premier ministre par les membres du groupe de travail sur les autoroutes, qui donnera à l'ARAFER le pouvoir d'enquêter auprès des sociétés liées aux concessionnaires et des autres sociétés susceptibles de détenir des informations sur l'appréciation du coût du capital investi dans la concession. L'ARAFER pourra ainsi établir annuellement un rapport sur la mise en œuvre des contrats d'autoroutes, en toute connaissance de cause.

M. le ministre. Favorable.

La Commission **adopte** l'amendement SPE124.

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

Article 5 bis A : *Réservation de voies de circulation aux transports en commun, taxis, véhicules sobres, véhicules de services d'autopartage ou utilisés en covoiturage*

La Commission est saisie de l'amendement SPE52 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Nous proposons de supprimer l'article 5 bis A pour cause de redondance avec un article adopté dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

M. le ministre. Favorable.

La Commission **adopte** l'amendement SPE52.

En conséquence, l'article 5 bis A est **supprimé**.

Article 5 bis : *Rapport sur la modulation des tarifs de péage autoroutier en fonction du nombre de passagers ou du caractère écologique du véhicule*

La Commission **maintient la suppression** de l'article 5 bis.

Article 5 ter (nouveau)

La Commission adopte l'article 5 ter sans modification.

Article 6 : *Compétences de l'ARAFER dans le secteur autoroutier : dispositions de coordination*

La Commission est saisie de l'amendement SPE91 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement important, qui découle également des préconisations du groupe de travail sur les autoroutes, propose de saisir le Parlement de toute modification de la durée des concessions autoroutières, pour sortir du face-à-face entre l'État et les concessionnaires. Le plan d'investissement des autoroutes retenu par le Gouvernement et validé par Bruxelles a entériné l'augmentation des durées de concession de trois à quatre ans en moyenne sans contrôle parlementaire.

Cet amendement vise à soumettre tout changement futur au Parlement. Nous souhaitons empêcher l'apparition de concessions perpétuelles sous prétexte que les autoroutiers feraient des travaux et se substitueraient à l'État dans l'aménagement ou l'entretien de certaines voiries nouvelles. Bien que séduisant pour le Gouvernement – car rapide à mettre en œuvre –, un plan d'investissement implique en général, en contrepartie, une augmentation de la durée des concessions et nous craignons que celle-ci n'en vienne à s'allonger indéfiniment. Soumettre ces décisions au contrôle du Parlement apparaît donc comme une mesure salubre.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE91.

Puis elle adopte l'article 6 modifié.

Article 6 ter (nouveau) : *Prise en charge des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) sur les parties annexes du réseau autoroutier*

La Commission adopte l'article 6 ter sans modification.

Article 7 : *Modalités d'entrée en vigueur des articles 1^{er}, 2, 3, 5 et 6*

*La Commission **adopte** l'amendement de coordination SPE183 des rapporteurs.*

*Puis elle **adopte** l'article 7 **modifié**.*

Article 8 : *Stationnement des voitures de transport avec chauffeur (VTC) aux abords des gares et des aéroports et cessibilité des licences de taxi*

La Commission examine l'amendement SPE473 du Gouvernement.

M. le ministre. Le présent amendement a pour objet de rétablir la protection du monopole des taxis dans les aéroports, prévue par la loi du 17 mars 2014 relative à la consommation, puis supprimée par la loi du 1^{er} octobre 2014.

La rédaction du 3^o du II de l'article L. 3120-2 du code des transports, issue de cette loi, manque de cohérence puisqu'elle donne aux véhicules de transport avec chauffeur (VTC) la possibilité de stationner pendant une heure avant la prise en charge, comme pour les taxis relevant d'une autre zone, mais prévoit une dérogation extrêmement large à cette règle dès que le VTC dispose d'une réservation préalable ou d'un contrat avec un client.

La fraude et la maraude illégale – préjudiciables à tous les acteurs – se concentrent essentiellement dans les aéroports. Le présent amendement vise à rétablir le dispositif validé par le Conseil d'État, au contentieux, par ordonnance du 4 juillet 2014, qui autorise le stationnement du VTC pendant une heure avant la prise en charge. Au regard des équilibres actuels et du fonctionnement du marché, cette règle nous apparaît pertinente.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable. Cette clarification bienvenue permet de revenir à l'esprit de la lecture initiale de l'Assemblée nationale. Il ne peut être fait exception au retour à la base qu'en cas de réservation préalable d'un client ; on ne peut pas marauder ni stationner sur une voirie publique dans l'attente d'un client qui n'aurait pas réservé.

*La Commission **adopte** l'amendement SPE473.*

M. Patrick Hetzel. Nous ne voterons pas cet article qui revient sur une disposition votée en octobre 2014, qui elle-même modifiait une loi datant de mars 2014. Que de changements en un an ! Les acteurs économiques ont besoin de stabilité et il est dommage de modifier à tout bout de champ la réglementation sur des sujets aussi sensibles.

M. le président François Brottes. C'est de la maraude législative...

M. le ministre. C'est de la clarification.

M. le président François Brottes. C'est toujours mieux, en tout cas plus stable, qui de coordonner des lois non encore promulguées...

La Commission adopte l'article 8 modifié.

Article 8 bis : Renforcement des obligations du bureau central de tarification automobile

La Commission est saisie de l'amendement SPE168 de M. François Brottes.

M. le président François Brottes. Je propose de rétablir la disposition que nous avons adoptée en première lecture, qui donne un rôle effectif au Bureau central de tarification.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Favorable.

M. le ministre. Favorable.

M. Patrick Hetzel. Notre groupe votera cet amendement.

La Commission adopte l'amendement SPE168, et l'article 8 bis est ainsi rétabli.

Article 8 quater : Simplification de la procédure d'agrément des établissements d'enseignement et de formation en matière de conduite et de sécurité routière

La Commission adopte l'article 8 quater sans modification.

Article 8 quinquies : Contrat entre l'établissement d'enseignement à la conduite et à la sécurité routière et l'élève

La Commission aborde l'amendement SPE538 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. L'évaluation préalable des candidats à une formation au permis de conduire constitue un sujet sensible. Les auto-écoles ont beaucoup insisté sur la nécessité d'une évaluation en présence physique du candidat et non uniquement par Internet, ce dernier moyen ne garantissant en rien que la personne qui répond au questionnaire soit celle qui se présentera aux cours. Nous avons trouvé une formulation qui

me paraît équilibrée et qui satisfait tout le monde : la première évaluation se ferait dans le véhicule ou dans les locaux de l'école de conduite. Notons que cela ne remet pas en cause les inscriptions en ligne.

M. le ministre. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement SPE538.*

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

Article 8 sexies : *Suppression de la condition d'ancienneté du permis de conduire pour gérer une auto-école*

La Commission est saisie de l'amendement SPE539 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit de rétablir l'article 8 *sexies* adopté par l'Assemblée nationale, qui supprimait les conditions inutiles et exagérées d'ancienneté du permis de conduire pour pouvoir exercer la profession d'enseignant de la conduite, contraires à la directive 2006/123 dite « services ».

M. le ministre. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement SPE539 et l'article 8 sexies est **ainsi rétabli**.*

Article 8 septies : *Rapport sur la création d'une filière française de déconstruction des navires*

La Commission en vient à l'amendement SPE256 de M. François-Michel Lambert.

M. Jean-Louis Roumegas. Il s'agit de rétablir une demande de rapport, adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale. La France possède le deuxième territoire maritime du monde, bien des ports en métropole et en outre-mer, de nombreux acteurs industriels et un savoir-faire technique unique. Pour autant, il n'existe pas en France de filière de déconstruction des navires en fin de vie : on se souvient des tribulations du porte-avions *Clemenceau* dont le démantèlement avait été sous-traité en Inde, ou du *Cosette*, coulé au large de la Martinique au mépris de l'environnement. La création d'une filière de déconstruction permettrait de répondre à des enjeux environnementaux, mais aussi de faire émerger une filière d'excellence, rassemblant le public et le privé et créatrice de nombreux emplois, qui compléterait la filière navale française. Les ressources issues du démantèlement des navires permettraient d'approvisionner de nombreuses autres filières économiques et industrielles dans une logique d'économie circulaire, axe stratégique de développement prôné par le chef de l'État.

M. le président François Brottes. En tant que président de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la transition énergétique, je me permets d'indiquer que cette question a été traitée dans ce texte qui sera promulgué plus rapidement que celui-ci.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cette filière est notamment naissante dans mon département de la Gironde, à Bassens, où l'on a commencé à faire du démantèlement de navires. Même si cette disposition risque de se révéler redondante avec un autre texte, j'émet un avis favorable ; il sera toujours temps de toiletter les deux textes.

M. le président François Brottes. Cette question a fait l'objet de réunions spécifiques et de longs débats à la suite d'une initiative du Sénat en première lecture de la loi sur la transition énergétique. Ce texte apparaissait comme un véhicule pertinent pour cette disposition qui traite de l'économie circulaire ; mais l'on pourra nettoyer les textes ultérieurement.

M. le ministre. Bien que je partage votre préoccupation, monsieur Roumegas, je vous invite à retirer votre amendement, dont le thème a déjà fait l'objet d'un rapport d'information parlementaire de Mme Lamour ainsi que d'une mission parlementaire présidée par M. Cardo dans le cadre du Livre bleu des engagements du Grenelle de la mer, sans oublier les dispositions prévues dans le projet de loi sur la transition énergétique. L'heure ne me semble plus être aux rapports : il nous faut désormais avancer.

M. Jean-Louis Roumegas. L'essentiel, pour nous, était d'obtenir un engagement du Gouvernement ; dès lors que nous l'avons, je retire l'amendement.

L'amendement SPE256 est retiré.

En conséquence, la suppression de l'article 8 septies est maintenue.

Article 8 octies : Comité d'apprentissage de la route

La Commission examine l'amendement SPE225 de M. François Brottes.

M. le président François Brottes. Je me suis rangé à l'avis de M. Savary, qui suit avec attention la question dont traite l'article ; en première lecture j'avais ainsi proposé, avec son accord, de créer un Comité d'apprentissage de la route (CAR), qui répondrait à la nécessité du contrôle des pratiques en matière d'apprentissage de la route, sachant que les nouveaux entrants n'ont guère voix au chapitre. On m'a cependant fait observer qu'il fallait éviter de multiplier les instances. Si le Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER), présidé par notre collègue Armand Jung, peut intégrer les nouveaux opérateurs et les compétences que nous souhaitions confier au CAR, je suis disposé à abandonner l'idée de créer cette nouvelle instance.

Je souhaite donc que le Gouvernement nous dise assez rapidement comment il entend faire évoluer la composition du CSER, puisque cette mesure est d'ordre réglementaire.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Votre intention était bonne, monsieur le président, puisqu'il s'agissait d'améliorer le suivi des conditions de passage du permis de conduire. En ce domaine les statistiques sont très incomplètes : cela alimente les polémiques et les équivoques et peut favoriser des stratégies peu conformes à l'intérêt général. Il est donc

essentiel de créer une instance de suivi mais aussi d'intégrer le monde de l'Internet : les lignes Maginot, avons-nous fait observer aux écoles de conduite, ne sont pas plus envisageables dans leur secteur que dans d'autres.

En tout état de cause, la création d'une troisième instance paraît superfétatoire ; aussi proposons-nous de confier au CSER les missions qui eussent été celles du CAR, tout en précisant les parties prenantes que nous souhaitons y voir associées.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE225, et l'article 8 octies est ainsi rétabli.

Article 8 nonies (nouveau) : Possibilité de conduire certains véhicules ou appareils agricoles par les titulaires du permis de conduire de catégorie B

La Commission adopte, avec l'assentiment du Gouvernement, l'amendement rédactionnel SPE543 du rapporteur général.

Puis elle adopte l'article 8 nonies modifié.

Article 9 : Externalisation de l'épreuve théorique générale du permis de conduire et des épreuves pratiques de certains permis poids lourds

La Commission se saisit de l'amendement SPE5 de M. Jean-Frédéric Poisson.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je rappellerai la position de notre groupe sur les activités des auto-écoles et sur les modalités de passage du permis de conduire.

Les rapporteurs et le Gouvernement entendent manifestement, au présent article, en revenir à une rédaction aussi proche que possible de celle adoptée en première lecture.

M. le président François Brottes. Rien ne vous échappe, mon cher collègue...

M. Jean-Frédéric Poisson. Dès lors, vous ne vous étonnerez pas que nous nous opposions aux dispositions ici proposées, comme nous l'avons fait en première lecture.

D'autre part, plusieurs réunions de concertation ont eu lieu avec les professionnels, la dernière en date le 21 avril dernier, à l'initiative de Jean-Christophe Fromantin et en présence de notre rapporteur thématique. Visiblement, le dialogue peine à s'installer et l'inquiétude demeure chez les professionnels ; elle tient principalement au fait que le texte privilégie l'apprentissage de la conduite par Internet, sans évaluation préalable, le seuil d'heures prévu pénalisant par ailleurs la conduite accompagnée. Les professionnels ne sont au demeurant pas opposés par principe à l'apprentissage en ligne mais, en l'espèce, l'évolution proposée se ferait au détriment du tissu artisanal et industriel dans les territoires. En ces matières, les craintes soulevées en première lecture et lors de l'examen au Sénat demeurent.

Préciser que l'accès aux épreuves constitue un « service universel » expose à des risques de contentieux, et ne garantit pas que tous ceux qui souhaitent passer le permis le pourront en effet. Cela pose aussi la question de la coopération d'autres services publics non spécialisés : le directeur général de La Poste avait ainsi appris, en écoutant le président du groupe SRC sur les ondes, que les facteurs seraient appelés à faire passer le permis de conduire sur l'ensemble du territoire...

Bref, il ne suffit pas d'écrire dans la loi que l'accès aux épreuves du permis de conduire est un « service universel » pour qu'il le soit effectivement.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Avis très défavorable, bien entendu. Notre proposition, je vous le rappelle, a été votée conforme au Sénat, où votre sensibilité politique est pourtant majoritaire – même si votre groupe, comme le nôtre, peut bien entendu avoir une opinion divergente de son homologue de la Haute assemblée.

L'introduction de la notion de « service universel » se justifie par de fortes inégalités d'accès à l'examen, alors même que celui-ci est gratuit – les candidats paient seulement les frais de présentation des auto-écoles. En premier lieu, les nouvelles auto-écoles n'ont droit qu'à quatre places, les autres étant distribuées en fonction de références historiques : une auto-école ayant eu un volume d'affaires important à une époque peut ainsi disposer de vingt places, reconductibles années après année indépendamment de tout critère de réussite. Certaines auto-écoles, par exemple, se voient attribuer cinquante places qu'elles ne sont pas en mesure de pourvoir car elles n'emploient qu'un seul enseignant ; or des candidats attendent parfois plusieurs mois pour passer l'examen. Quant aux candidats libres, ils ont beaucoup de mal à accéder à l'examen. Le principe du service universel signifie seulement que tout candidat a le droit de passer l'examen à l'issue de sa période de formation, dans des conditions équitables et lorsque l'auto-école le juge apte à se présenter.

Bien entendu, ce principe ne va pas sans heurter certains intérêts qui ne vont pas dans le sens d'une fluidification de l'accès à cet examen et d'un raccourcissement des délais ; reste que la concertation avec les professionnels a été plus étroite que vous ne le suggérez, monsieur Poisson. La dernière réunion en date, avec Jean-Christophe Fromantin, avait d'ailleurs été précédée par deux longues autres.

M. Jean-Frédéric Poisson. Je ne dis pas que la concertation n'a pas eu lieu, mais qu'elle n'a pas été fructueuse.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. À l'issue de la dernière réunion, pourtant, tout le monde – à moins qu'il y ait eu des doubles discours – était d'accord...

M. Jean-Frédéric Poisson. Non.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Si. J'avais pris trois engagements : rétablir, comme nous allons le faire, le seuil des vingt heures ; garantir une évaluation physique, ce qui sera également chose faite ; réguler, enfin, l'apprentissage sur les véhicules à double commande, mesure sur laquelle nous serons peut-être plus audacieux. Ces engagements, réitérés lors de la concertation et acceptés par le ministère, nous conduisent au texte d'aujourd'hui.

Il ne s'agit pas de réformer les auto-écoles, mais de faire contribuer les uns et les autres – les inspecteurs du permis de conduire et le ministère de l'intérieur comme les auto-

écoles – à l'amélioration de l'accès au permis de conduire, en particulier à travers la réduction des délais et la diminution des coûts, très éloignés de la moyenne européenne. Qu'est-ce qui justifie qu'un gosse de 20 ans, de milieu modeste, affronte ces obstacles ? Au reste, personne, pas même les auto-écoles, ne nie que le système fonctionne mal.

M. le président François Brottes. L'accès à un service universel donne des droits aux usagers et aux citoyens : c'est bien parce que ce droit a été sensiblement négligé qu'il convient de l'inscrire dans la loi.

M. le ministre. Avis défavorable à l'amendement.

L'Assemblée a fait bouger les lignes puisque, sur ce sujet, le texte adopté en première lecture va plus loin que la rédaction initiale. Le constat est partagé : les délais d'attente, pour le passage de l'examen pratique, sont bien trop longs ; ils atteignent quatre-vingt-dix-huit jours en moyenne – même si les premières mesures du ministre de l'intérieur commencent à porter leurs fruits –, et peuvent même dépasser deux cents jours en zone métropolitaine. C'est d'ailleurs ce qui avait conduit M. Cazeneuve à engager une réforme et Jean-Christophe Fromantin à proposer une mesure radicale : l'externalisation de l'examen pratique.

Le présent texte fixe l'objectif d'un délai d'attente de quarante-cinq jours – soit la moyenne constatée en Europe – et, partant, clarifie les règles d'inscription, encore trop peu lisibles, tout en offrant davantage de souplesse aux auto-écoles et aux nouveaux opérateurs.

Nous avons au demeurant agi avec précaution : nous aurions pu ouvrir bien plus largement l'accès aux cours et à l'exercice des auto-écoles. On peut aujourd'hui passer aux États-Unis, pour trente dollars, un permis qui sera valable en France, car les contraintes que nous imposons chez nous – détenir un local d'au moins vingt-trois mètres carrés, par exemple – n'existent pas outre-Atlantique, non plus que dans beaucoup d'autre pays. Ce que nous proposons n'a rien d'une révolution. L'enseignement, s'il est en partie délivré à distance et avec des véhicules à double commande, dans les conditions de sécurité requises, deviendra aussi moins coûteux. La transition numérique ne se fera évidemment pas contre les professionnels, que nous devons accompagner, mais on se banderait les yeux en considérant que les pratiques des décennies précédentes doivent rester les mêmes dans les vingt ans à venir.

La réforme permet enfin d'améliorer les délais, d'abord en dégageant du temps pour les inspecteurs, à travers l'externalisation de l'épreuve théorique et d'une partie de l'épreuve du permis poids lourds, et en ouvrant l'inspection, dans des conditions précises, aux agents publics de certains opérateurs comme La Poste. Sur ce point, les solutions avancées en première lecture avaient fait l'objet d'une concertation avec le directeur général de La Poste, qui ne les a donc pas apprises par la radio.

La présente réforme complète celle qui fut engagée par le ministre de l'intérieur, l'objectif étant de porter le délai à quarante-cinq jours d'ici à 2017, tout en réduisant les coûts, je le répète, et en rendant plus transparentes les conditions de l'enseignement.

M. Jean-Frédéric Poisson. Cette intervention vaudra pour l'amendement en discussion comme pour ceux qui suivent, en tout cas jusqu'à la séance publique.

Je n'ai pas de raison de mettre en doute votre parole, monsieur le rapporteur thématique, mais il existe au moins deux lectures des réunions dont vous parliez. Celle du 21 avril dernier a fait l'objet, de la part de l'interprofession, d'un compte rendu détaillé où il est fait état de quelques points de consensus mais aussi de désaccords persistants. Je me permets de les rappeler afin d'éclairer la commission.

L'interprofession approuve la simplification des commissions consultatives – malgré quelques réserves quant aux assurances qui lui ont été données sur le maintien des organisations professionnelles dans ces instances – et l'encadrement des frais de l'examen pratique ; sur l'évaluation préalable en présence des élèves, vous étiez apparemment tombés d'accord également, mais l'interprofession tient à rappeler qu'il s'agit là d'un point de passage obligé pour s'assurer d'un minimum de savoir-faire. Le retrait de la disposition relative à l'affichage des taux de réussite est elle aussi conforme, apparemment, aux vœux de l'interprofession, ainsi que la mesure relative au contrat à distance, moyennant l'encadrement nécessaire. Autres points d'accord : la privatisation d'une partie du groupe lourd et l'apprentissage libre en location de véhicule à double commande. En revanche, aucun accord n'a été trouvé sur le seuil de vingt heures, non plus que sur la détention d'un local d'activité – question d'ordre réglementaire –, le délai de quarante-cinq jours, l'égalité de traitement des candidats libres – ces deux dernières questions constituant visiblement des « points durs » –, le tarif et le fonds de garantie pour le permis à un euro par jour. Bref, il faudrait à tout le moins lever certains malentendus, car on est loin d'un consensus.

La Commission rejette l'amendement SPE5.

Elle passe aux amendements identiques SPE657 des rapporteurs et SPE84 de M. Alain Tourret.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit de rétablir la rédaction initiale de l'Assemblée en permettant dans les départements où le délai moyen entre deux présentations d'un même candidat dépasse quarante-cinq jours de recourir aux agents contractuels pour les épreuves du code comme de la conduite, sachant que les temps d'attente peuvent varier, selon les départements, de soixante à cent cinquante jours, même si les mesures pragmatiques adoptées par M. Cazeneuve commencent à produire leurs effets.

M. Alain Tourret. L'amendement SPE84 est défendu.

M. le ministre. Avis favorable.

La Commission adopte les amendements SPE657 et SPE84.

Elle en vient à l'amendement SPE227 de M. Dominique Potier.

M. Jean-Michel Clément. L'amendement est défendu.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. J'invite au retrait de cet amendement, qui sera satisfait par le SPE540.

M. le ministre. Même avis. Je souscris à l'objectif de restaurer le permis AM, pour les deux et trois roues, mais l'amendement SPE540, auquel je suis favorable, est plus large car il prend aussi en compte les modes d'apprentissage alternatifs – conduite accompagnée, conduite encadrée et conduite libre.

L'amendement SPE227 est retiré.

La Commission se saisit, en discussion commune, des amendements SPE540 des rapporteurs et SPE90 de M. Alain Tourret.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. L'amendement SPE540 tend à préciser les conditions du recours à la conduite accompagnée, supervisée ou libre, en fonction de l'âge des candidats. Comme l'a indiqué le ministre, l'amendement vise aussi le permis des deux et trois roues de moins de cinquante centimètres cubes.

Notre proposition permettrait en particulier aux candidats, après les vingt heures de formation initiale et sur la base d'une attestation délivrée par l'école de conduite, de poursuivre leur formation en conduite supervisée ou accompagnée, ce qui fera considérablement baisser les coûts d'accès au permis.

M. Razy Hammadi. Comment imaginer une conduite supervisée sur un trois-roues ?

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. La conduite supervisée ne concerne que les quatre roues et les candidats de plus de 18 ans ayant validé leur formation initiale. La conduite accompagnée, elle, s'adresse aux plus de 15 ans.

Quant aux deux et trois-roues de moins de cinquante centimètres cubes, ils pourraient faire l'objet d'un permis provisoire, conformément aux dispositions de l'amendement SPE227.

M. Razy Hammadi. Il n'existe pas de trois-roues de moins de cinquante centimètres cubes.

M. le président François Brottes. Pour le moment, en effet...

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Si cela vous convient mieux, on pourrait rectifier l'amendement pour ne garder que la référence aux deux-roues...

M. Razy Hammadi. Nous pourrions revenir sur le sujet en séance.

M. le président François Brottes. En tout cas, nous sommes tous d'accord pour dire que les conducteurs de ces véhicules doivent porter un casque... (*Sourires.*)

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. On m'indique à l'instant qu'il existe bien des trois-roues de moins de cinquante centimètres cubes – peut-être en Italie... (*Sourires.*)

M. Alain Tourret. Je retire mon amendement SPE90, pour me rallier au SPE540.

L'amendement SPE90 est retiré.

La Commission adopte l'amendement SPE540.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements SPE6 de M. Gilles Lurton et SPE541 du rapporteur général.

M. Gilles Lurton. Mon amendement tend à supprimer les alinéas 17 et 18, qui imposent aux auto-écoles d'afficher les taux de réussite aux épreuves du permis de conduire. Cela serait source de complexité supplémentaire.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Jean-Frédéric Poisson a énuméré les positions de l'interprofession, montrant par là même que, contrairement à ce qu'il avance, nous sommes d'accord avec la quasi-totalité d'entre elles. Nous nous sommes en particulier rendus à l'argument selon lequel les taux de réussite ne doivent pas être étalonnés par un affichage. Le taux de réussite d'une auto-école dépend bien entendu du profil des candidats – il peut être inférieur, par exemple, si ces derniers sont en moyenne plus âgés, comme c'est le cas dans certains territoires –, mais aussi et surtout du niveau d'exigence des examinateurs. L'évaluation des auto-écoles ne doit donc pas se faire par un tel affichage mais par une démarche de labellisation, laquelle conduira d'ailleurs le ministère de l'intérieur à redéfinir une partie des missions des inspecteurs.

Nous avons également décidé de mettre fin à l'équivoque statistique permanente qui entoure cette affaire. Sur le stock, les estimations varient en effet de 800 000 à 3 millions et même 4 millions, selon, respectivement, les évaluations du ministère de l'intérieur, de Bercy et de Jean-Christophe Fromantin. Notre amendement SPE541 propose donc un système d'information statistique pour demander à toutes les auto-écoles de remplir, chaque année, un questionnaire qui sera remonté au niveau départemental puis au CSER. Nous disposerons ainsi d'un suivi qualitatif précis du passage du permis de conduire.

M. le président François Brottes. Pour le coup, le chiffre sera le même du côté de la police et des manifestants... (*Sourires.*)

M. Gilles Lurton. « Ces établissements sont tenus de transmettre chaque année à la commission de sécurité routière dont ils dépendent, les renseignements et statistiques relatifs à leur activité de formation aux examens théoriques et pratiques du permis de conduire [...] », précise l'amendement SPE541. Il est à craindre que cela n'enlève rien à la charge de travail qu'eût imposée aux auto-écoles l'obligation d'afficher les taux de réussite...

M. le ministre. L'amendement SPE6 supprime l'affichage du taux de réussite sans proposer de mesure alternative ; l'amendement SPE541, lui, prévoit un dispositif plus complet.

Votre amendement, monsieur Lurton, simplifierait en effet la vie des auto-écoles, mais ce n'est pas le but principal de la réforme, qui vise d'abord à améliorer la transparence des tarifs, parfois particulièrement opaques, au bénéfice de la concurrence et de la baisse des coûts. Les limites de l'affichage du taux de réussite ayant été rappelées par le rapporteur thématique, je suis favorable à son amendement, auquel je vous invite, monsieur Lurton, à vous rallier ; à défaut j'émettrais un avis défavorable à votre amendement.

La Commission **rejette** l'amendement SPE6, puis **adopte** l'amendement SPE541.

Puis elle **adopte** l'article 9 **modifié**.

Article 9 bis AA (nouveau) : Dispositions du code de la route relatives aux Français établis hors de France

La Commission **adopte** l'article 9 bis AA **sans modification**.

Article 9 bis A : Interdiction des frais de présentation des candidats aux épreuves du permis de conduire

La Commission **adopte**, l'article 9 bis A **sans modification**.

Article 9 bis : Répartition des places d'examen au permis de conduire

La Commission examine, en discussion commune les amendements SPE542 des rapporteurs, SPE38 de M. Joël Giraud et SPE89 de M. Alain Tourret.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Cet amendement vise à remettre un peu d'ordre en matière de répartition des places d'examen entre les établissements. Il s'agit de l'un des facteurs de blocages car la situation actuelle se fonde sur des références historiques. Aujourd'hui, même s'il forme de très nombreuses personnes, un nouvel établissement ne peut, par exemple, présenter que quatre candidats. Nous devons mettre en place des critères équitables afin que le droit de passer son permis soit accessible à tous.

Pour l'obtention du permis, nous nous sommes fixé un objectif qui correspond au délai moyen européen, soit quarante-cinq jours. Pour y parvenir, il faut rebattre les cartes entre les différentes écoles de conduite. Une méthode nationale de répartition sera définie par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière. La répartition des places d'examen au permis de conduire devra être « assurée dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, ne portant pas atteinte à la concurrence entre ces établissements ». Elle sera en particulier fondée sur la capacité d'enseignement des établissements puisqu'elle se fera « en fonction notamment du nombre d'enseignants à la conduite dont ils disposent ». Cela ira à l'encontre du système en vigueur très inégalitaire qui s'appuie sur des références passées aujourd'hui en total décalage avec la demande, en particulier celle des usagers.

Monsieur Tourret, je vous prie de bien vouloir retirer les deux amendements dont vous êtes signataires car ils sont redondants par rapport à celui que je soutiens.

M. Alain Turrett. Je les retire !

Les amendements SPE38 et SPE89 sont retirés.

M. le ministre. Le Gouvernement est favorable à l'établissement d'une méthode objective, transparente, non discriminatoire et conforme au droit de la concurrence.

La Commission adopte l'amendement SPE542

En conséquence, l'article 9 bis est ainsi rétabli.

Article 9 ter : Rapport sur le passage du code de la route lors de la journée défense et citoyenneté

La Commission maintient la suppression de cet article.

Article 9 quater : Rapport sur la circulation des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite

La Commission maintient la suppression de cet article.

Chapitre II

Commerce

Article 10 A : Encadrement des réseaux de distribution commerciale

La Commission est saisie de l'amendement SPE654 rectifié de M. François Brottes, qui fait l'objet d'un sous-amendement SPE659 de M. Patrick Hetzel.

M. le président François Brottes. Mon amendement SPE654 rectifié traite de plusieurs sujets en un seul, sur un thème qui a fait couler un peu d'encre.

Dans notre pays, comme dans beaucoup d'autres, un certain nombre d'enseignes essaient des magasins ou des lieux qui se ressemblent. Cela vaut pour tous les types d'activité et pas seulement pour la grande distribution, l'hôtellerie ou à la vente de chocolats. Ces établissements fonctionnent au sein d'un réseau et reproduisent des critères communs en termes de marketing, d'achat, de formation, de compétence ou de qualité de produit. Ces réseaux sont toutefois de natures très différentes : on trouve des entreprises intégrées qui

gèrent un ensemble de sites, des coopératives, des franchises avec, parfois, des entités qui sont actionnaires du franchiseur... Bref, la diversité et la complexité des modes d'organisation rendent difficile d'imposer à tous un modèle unique conformément à l'exigence constitutionnelle d'égalité de traitement. Cet obstacle ne doit néanmoins pas nous dissuader de nous intéresser au sujet.

Que constatons-nous ? Certains franchisés semblent avoir signé pour une durée qui ressemble bien à l'éternité, parfois pour vingt-cinq ans ou même pour une durée indéterminée au prétexte, évidemment, qu'il faut faire leur bonheur. Permettez-moi de m'amuser du nombre de franchiseurs qui m'ont dit que la bonne solution était le contrat à durée indéterminée ; disons que le regard sur le CDI n'est pas toujours le même selon la population à laquelle il s'applique ou le *business* concerné !

Le nombre et le cumul des contrats qui lient le réseau à chacun de ses membres posent aussi un problème. Certains contrats portent sur la marque, d'autres sur le magasin, d'autres sur l'achat, d'autres sur les services rendus. Il s'agit souvent de documents différents dont les dates d'échéance ne sont pas identiques, ce qui signifie que l'un ou l'autre des engagements pris est toujours à tout moment en vigueur et qu'il est difficile de sortir de « l'éternité » que j'évoquais.

Enfin, des clauses dites de non-concurrence un peu extravagantes s'appliquent en cas de sortie du réseau, qui vous interdisent par exemple d'exercer une activité similaire avec une autre enseigne où que ce soit en Europe pendant un an : si j'ai vendu du chocolat chez l'un, je n'ai plus le droit d'en vendre ailleurs...

J'ai réfléchi à ces questions avec le Gouvernement et les services compétents que je remercie.

Pour mettre un terme à « l'éternité » qui caractérise parfois le lien entre le réseau et ses membres, je pense que nous devons nous donner le temps de la réflexion. En raison de l'hétérogénéité à laquelle nous avons affaire, nous prendrions un risque constitutionnel si nous visions certaines structures et pas d'autres, comme l'a fait le Sénat. Je sais d'expérience qu'il vaut mieux rester prudent : le Conseil constitutionnel n'a pas toujours goûté la constitutionnalité de mes amendements – même si sa récente décision sur l'eau a conforté mes positions et m'a ravi. Je propose que nous demandions au Gouvernement d'effectuer un travail d'expertise de l'ensemble des situations pour que soit évité tout engagement *ad vitam aeternam*. Le monde économique va à une telle vitesse qu'il est impensable aujourd'hui de signer des contrats de ce type pour vingt-cinq ans.

Je propose en revanche d'harmoniser dès aujourd'hui les échéances de l'ensemble des contrats qui lient un commerçant avec un réseau, afin de mettre un terme à ce chevauchement.

En matière de clauses de non-concurrence, l'amendement vise à appliquer strictement la directive européenne qui prévoit qu'elles ne peuvent être mises en œuvre que si sont remplies quatre conditions cumulatives. Aucune autre contrainte ne pourra donc être imposée.

J'ai bien conscience de n'avoir traversé que la moitié du gué, mais nous n'étions pas à maturité pour aller au-delà aujourd'hui.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. J'émet un avis favorable sur cet amendement effectivement très important.

M. le ministre. Le Gouvernement est favorable à cet amendement qui permet deux avancées majeures.

Il assure une plus grande clarté des relations en évitant l'enchevêtrement des contrats qui lient un commerçant à une tête de réseau, qu'il soit indépendant ou franchisé. Ces contrats auront une échéance commune et la résiliation de l'un d'entre eux entraînera la résiliation de tous les autres. L'amendement simplifie un système inutilement complexe – mais c'était parfois à dessein.

Il met également les clauses de non-concurrence post-contractuelles en conformité avec le droit de l'Union européenne. Cela me paraît être de bonne pratique.

Monsieur le président, dans votre proposition initiale vous aviez voulu aller plus loin et limiter à neuf ans les contrats de franchise. Nous avons collectivement rencontré une difficulté car, en raison de la recomposition en cours du paysage de la grande distribution, nous en serions venus à pénaliser un réseau d'indépendants et, en particulier, compte tenu des impacts sur le régime statutaire, le monde de la coopération. L'impossibilité de trouver un système juridiquement stable et sûr, qui ne crée ni distorsion ni concurrence déloyale entre les indépendants et les réseaux intégrés, n'a pas permis d'aboutir à une rédaction satisfaisante. Le problème demeure néanmoins – tout comme la volonté d'améliorer le système.

Nous savons aujourd'hui que plusieurs enseignes ont conclu des accords avec des centrales d'achat. Un avis de l'Autorité de la concurrence a conduit à prendre des précautions sans permettre d'aller plus loin, car nous n'avons pas affaire à des rapprochements capitalistiques ; mais celles-ci ne manqueront pas de se produire bientôt entre les réseaux qui se spécialiseront par type de format. Nous devons être extrêmement vigilants dans les prochains mois sur la dynamique de ce secteur pour le réguler de manière satisfaisante dans un contexte économique de déflation. La loi de 2008 a introduit des dispositifs vertueux, il faut le reconnaître, complétés, pour certaines dispositions, par la loi dite « Hamon ». Malheureusement, elle s'est appliquée dans un environnement de moins en moins inflationniste, pour ne pas dire quasi déflationniste. S'il n'est pas souhaitable de revenir au système antérieur, la faible inflation et la fragilité de certaines filières – la filière porcine et, dans les prochains mois, probablement, d'autres filières d'élevage – nous conduisent à porter la plus grande attention à la relation entre producteurs et distributeurs.

Monsieur le président, vous avez raison d'en appeler au Gouvernement pour qu'il travaille sur le sujet et l'inscrive dans la dynamique que je viens d'évoquer. Cela me semble être absolument nécessaire. Je vous remercie d'avoir mené les discussions avec l'ensemble des enseignes, avec l'esprit d'ouverture que l'on vous connaît. Il était de notre devoir de trouver un bon équilibre ; c'est, me semble-t-il, le cas.

M. Patrick Hetzel. Monsieur le ministre, monsieur le président, vous avez clairement énoncé les enjeux. Il était important de ne pas risquer de créer un déséquilibre et de ne pas pénaliser notamment les réseaux indépendants et coopératifs. Vous avez dû lire avec énormément d'intérêt, comme moi, l'étude publiée par Bank of America et Merrill Lynch, qui décrit le risque d'une concentration du secteur que fait en particulier courir votre loi, monsieur le ministre. Une telle logique affaiblit le jeu concurrentiel.

L'amendement présenté par le président Brottes est en définitive plus équilibré. Je propose tout de même de le sous-amender car le III de l'article L. 341-2 qu'il rédige semble préjuger des solutions à mettre en place, et ce, avant même que le Gouvernement n'ait pu travailler et présenter son rapport au Parlement.

Les modifications proposées par mon sous-amendement évitent cet écueil en comptant sur le Gouvernement pour qu'il examine, dans des conditions objectives, l'ensemble des scénarios permettant d'améliorer le pouvoir d'achat des Français, qui ne se réduisent pas forcément à la mobilité des enseignes du commerce indépendant, comme la rédaction proposée semble le suggérer. Alors que l'amendement insiste sur l'idée de faciliter les changements d'enseigne, j'estime, pour ma part, que nous ne devrions pas préjuger de la position à prendre en la matière : c'est après que le Gouvernement aura remis son rapport que nous pourrions préconiser ce type de mesures.

Je propose en conséquence, par mon sous-amendement SPE659, de rédiger ainsi le III de l'amendement SPE654 rectifié : *« Dans un délai de quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport dans lequel il présente des mesures concrètes visant à renforcer la concurrence dans le secteur de la grande distribution afin d'augmenter le pouvoir d'achat des Français et de diversifier l'offre pour le consommateur. »*

M. Razy Hammadi. Nous avons déjà longuement débattu de ce sujet en séance publique. J'ai moi-même utilisé les arguments que défend le ministre, mais je comprends aussi, monsieur le président, la nécessité d'aller plus loin.

J'appelle seulement votre attention sur les spécificités liées aux diverses activités des entreprises. Je ne citerai qu'un exemple : la vente à distance par commissionnement. Un contrat vise une marque de vente à distance et des contrats de fournisseurs sont logiquement dissociés. Je partage l'objectif poursuivi par notre président, mais il ne doit pas nous empêcher de prendre garde à ce que nous faisons. Le diable se niche souvent dans les détails. Ne mettons pas en difficulté un secteur dans lequel les Français sont traditionnellement très bons !

M. le président François Brottes. Monsieur Hetzel, il est possible de traiter le sujet dont nous parlons sous deux angles qui concernent le consommateur : celui du pouvoir d'achat et celui de la diversité de l'offre. Plus les centrales d'achat sont concentrées, plus est grand le risque que la diversité de l'offre ne s'amodrisse. Aujourd'hui, je crois que 96 % des produits dépendent de quatre guichets, qui ne seront peut-être que trois demain. Pour les milliers de fournisseurs l'espoir d'être acheté et référencé diminue avec la concentration des centrales d'achat. Il faut éviter qu'en cherchant à favoriser des entités toujours plus grosses pour faire baisser les prix on ne tue les fournisseurs auxquels on refuse de payer des prix qui correspondent à la réalité. Évitions la démagogie consistant à vouloir tout toujours moins cher ! Vouloir cela, c'est prendre le risque que ceux qui travaillent ne puissent plus produire faute d'être payés ou de pouvoir payer ceux qu'ils emploient. Votre sous-amendement est un peu réducteur en ne retenant qu'une approche. Il me semble que notre sujet va bien au-delà.

M. Patrick Hetzel. La diversité de l'offre n'a de sens que par rapport au consommateur. Elle est prise en compte dans la rédaction de mon sous-amendement. Il aurait en tout état de cause le mérite de ne pas préjuger des solutions que le Gouvernement nous proposera.

M. le président François Brottes. Dont acte ! Cela dit, je pars bien du principe selon lequel tout ne va pas bien, et je l'assume !

M. le ministre. Concernant le sous-amendement, je m'en remets à la sagesse de la Commission.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur thématique, la Commission rejette le sous-amendement SPE659.

Puis, suivant l'avis favorable de ce dernier, elle adopte l'amendement SPE654 rect.

En conséquence, l'article 10 A est ainsi rétabli.

Article 10 B : Exclusion de la distribution professionnelle du champ de la convention unique

La Commission examine l'amendement SPE532 des rapporteurs.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Il s'agit de préciser le contenu de la convention unique pour le secteur de la distribution professionnelle – les relations commerciales « *B to B* » –, et de l'alléger par rapport aux conditions en vigueur pour le commerce de détail.

Il est prévu que la convention unique et le contrat-cadre annuel seront conclus avant le 1^{er} mars, comme c'est le cas dans le droit commun.

L'amendement SPE532 énonce également les conditions dans lesquelles le grossiste et le fournisseur peuvent éventuellement déroger aux règles de la stricte négociation commerciale au titre d'opérations particulières d'achats ou ventes – promotions, *discounts*, services liés – afin que le grossiste permette au fournisseur de favoriser la commercialisation de ses produits.

Une précision importante est également apportée sur la notion de grossiste. Il est fait référence aux centrales d'achat ou de référencement de grossistes. Sont en particulier exclus « *les entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales exploitant directement ou indirectement un ou plusieurs magasins de commerce de détail, ou intervenant dans le secteur de la distribution comme centrale de référencement ou d'achat d'entreprises de commerce de détail* ».

Enfin, il est prévu que l'amende administrative en cas de non-respect du contrat ne puisse excéder 75 000 euros pour une personne physique et 375 000 euros pour une personne morale.

Cet amendement a été très largement négocié avec les professionnels du secteur.

M. le ministre. Avis favorable. L'Assemblée nationale avait adopté, en première lecture, un amendement qui avait pour objet d'exclure complètement de l'obligation de formalisme contractuel les relations entre les grossistes et leurs fournisseurs.

J'avais formulé plusieurs réserves à l'égard de cette mesure, en raison de sa rédaction, mais également sur le fond : dispenser ces relations commerciales de tout formalisme ne me semblait pas souhaitable. Les échanges avec les fédérations professionnelles de grossistes et de fournisseurs concernées ont ensuite confirmé cette analyse.

Le texte de cet amendement m'apparaît mieux adapté. Il permet en effet de tenir compte des spécificités de ces relations commerciales. L'obligation de conclusion d'une convention annuelle est maintenue, mais avec un formalisme allégé tenant compte des contraintes particulières de ces professions. En outre, le champ d'application de cette mesure est clairement défini.

M. Patrick Hetzel. Cet amendement étant le fruit d'une concertation avec les professionnels concernés, notre groupe y est favorable.

La Commission adopte l'amendement SPE532.

L'article 10 B est ainsi rédigé.

En conséquence, l'amendement SPE198 de M. Jean-Louis Bricout tombe.

Article 10 C : Clause de renégociation du prix des contrats dont la durée d'exécution dépasse trois mois

La Commission est saisie de l'amendement SPE386 de M. Razzy Hammadi.

M. Razzy Hammadi. Le I de l'article 10 C, que nous avons adopté en première lecture, avait pour objet d'exclure du dispositif de la clause de renégociation, prévu à l'article L. 441-8 du code de commerce, les contrats prévoyant un prix indexé sur une cotation ou un cours de marché sous prétexte qu'ils comportaient intrinsèquement une prise en compte de la volatilité des cours.

Or, dans ces contrats, et en particulier pour ce qui concerne la vente de viande fraîche, les prix ne sont pas indexés sur les cours des cotations ou les cours de marché qui prennent en compte les fluctuations des prix des matières premières agricoles et alimentaires, mais le plus souvent sur une cotation ou un cours décorrélés des variations des coûts de production tel que le coût de l'aliment. Il convient en conséquence de revenir sur une exception qui n'a pas lieu d'être.

M. le ministre. Avis favorable.

Suivant l'avis favorable du rapporteur thématique, la Commission adopte l'amendement SPE386.

Puis elle adopte l'article 10 C modifié.

Article 10 D : Sanction contre certaines pratiques commerciales abusives

La Commission examine l'amendement SPE471 du Gouvernement.

M. le ministre. Le montant maximal des amendes civiles dont le prononcé peut être demandé au juge par le ministre chargé de l'économie est aujourd'hui de 2 millions d'euros, ce montant pouvant être porté au triple du montant des sommes indûment versées.

L'amendement SPE471 complète le dispositif prévu à l'article L. 442-6 du code de commerce en introduisant un plafond – j'insiste sur le fait qu'il s'agit d'un plafond – correspondant à 5 % du chiffre d'affaires hors taxe, plus dissuasif lorsque les pratiques illicites procurent à leur auteur un profit significatif. L'amendement permet également de maintenir les plafonds existants qui peuvent constituer, dans certains cas, une référence mieux adaptée pour convaincre le juge de prononcer une sanction sévère. C'est le cas lorsque certaines stratégies de contournement sont mises en œuvre, par exemple si, grâce à sa forme juridique, une entreprise aux pratiques très nocives affiche un chiffre d'affaires particulièrement modeste qui ne reflète pas sa puissance économique réelle. La référence au caractère proportionné de l'amende par rapport aux avantages tirés du manquement permet de garantir qu'elle ne sera pas insoutenable.

M. le président François Brottes. Dans un contexte caractérisé par l'hétérogénéité de l'organisation des entreprises, le plafond de 5 % du chiffre d'affaires s'applique-t-il entité par entité, magasin par magasin par exemple, ou à l'ensemble d'un groupe ?

M. le ministre. La rédaction de l'amendement : « 5 % du chiffre d'affaires hors taxe réalisé en France par l'auteur des pratiques lors du dernier exercice clos » permet de viser le groupe dans son intégralité, quelle que soit sa forme juridique.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. Qu'en est-il lorsque nous avons affaire non à un groupe mais aux franchisés d'une enseigne qui dispose d'une centrale d'achat unique ?

M. Razzy Hammadi. L'expression « groupe d'entreprises » permet de résoudre le problème posé.

Je me félicite de la précision apportée par le ministre concernant les entreprises dont le chiffre d'affaires ne correspond pas à la réalité grâce à des montages juridiques. Reste que, comme souvent, les plus malins, qui sont souvent les plus dangereux, risquent de passer à travers les mailles du filet. Le plafond de 2 millions d'euros est pertinent pour les entreprises qui déclarent 40 ou 50 millions d'euros de chiffre d'affaires, car il correspond au plafond des 5 %, mais ce n'est pas le cas s'agissant des entreprises dont le chiffre d'affaires atteint – et c'est tant mieux pour elles et pour notre économie – 70, 120 ou 200 millions d'euros, comme les sociétés qui émergent aujourd'hui dans le domaine du e-commerce. Je suis heureux que le plafond de 5 % soit rétabli, mais je crains que le juge n'ait tendance à viser le plafond de 2 millions d'euros malgré les précisions apportées concernant certaines structures.

M. le ministre. La rédaction de l'amendement et le fait de viser « *l'auteur des pratiques lors du dernier exercice clos* » permet de couvrir la plus grande variété possible d'acteurs. Néanmoins, comme M. Hammadi l'indique, il existe des structures juridiques, et le rapporteur faisait référence à l'une d'entre elles, organisée au travers de groupements d'achat, dont le chiffre d'affaires est très réduit. Du coup, elles pourraient contourner le plafond de 5 % ; c'est la raison pour laquelle nous avons voulu maintenir le plafond de 2 millions d'euros.

Au final, le plafond est double : celui exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires qui est très dissuasif, et celui exprimé en valeur absolue qui permet de viser l'ensemble de ceux qui appliquent une stratégie de contournement – nous n'avons pas trouvé de rédaction satisfaisante qui les inclut tous. Le plafond de 2 millions d'euros permet de prendre en compte les quelques situations où l'on ne peut pas appréhender plus que le groupement d'achat.

M. Gilles Savary, rapporteur thématique. N'aurions-nous pas pu gommer l'effet de la diversité institutionnelle en calculant la sanction afin qu'elle soit plus directement proportionnée aux bénéfices indûment tirés d'une pratique abusive ou d'un manquement aux obligations contractuelles ?

M. le ministre. La dynamique que vous appelez de vos vœux existe bien puisque le plafond correspondant au triple du montant des sommes indûment versées est maintenu.

Suivant l'avis favorable du rapporteur thématique, la Commission adopte l'amendement SPE471.

En conséquence, l'article 10 D est ainsi rédigé et les amendements SPE199, SPE197 de M. Jean-Louis Bricout et SPE370 et SPE381 de M. Razzy Hammadi tombent.

Article 10 : Consultation de l'Autorité de la concurrence sur les documents d'urbanisme

La Commission maintient la suppression de cet article.

*

* *

Membres présents ou excusés

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance et l'activité

Réunion du lundi 8 juin 2015 à 16 heures

Présents. - M. François Brottes, Mme Colette Capdevielle, M. Christophe Caresche, M. Christophe Castaner, M. Jean-Yves Caillet, M. Jean-Michel Clément, Mme Corinne Erhel, Mme Sophie Errante, Mme Jacqueline Fraysse, M. Razzy Hammadi, M. Patrick Hetzel, M. Jean-Yves Le Bouillonnet, M. Gilles Lurton, M. Jean-Frédéric Poisson, M. Jean-Louis Roumegas, M. Gilles Savary, M. Alain Tourret, M. Stéphane Travert, Mme Cécile Untermaier, Mme Clotilde Valter

Excusés. - M. Jean-Louis Bricout, M. Richard Ferrand, M. Éric Woerth

Assistait également à la réunion. - M. Denis Baupin

