

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Mercredi 22 mai 2019
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 64

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



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

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous en sommes à l'article 32. Pour votre bonne information, il nous reste 386 amendements à examiner.

Article 32 (article L. 1631-5 [nouveau] du code des transports) : *Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et leurs infrastructures correspondantes*

La commission adopte l'article 32 sans modification.

Après l'article 32

La commission examine les amendements identiques CD1374 de M. Bertrand Pancher et CD1971 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1374 vise à transmettre les images de vidéosurveillance des réseaux de transport en temps réel à la police nationale, de façon à renforcer la transparence et à réagir plus rapidement. Cet amendement nous a été suggéré par le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1971 est identique. Le déport des images a montré son efficacité, assez exceptionnelle. J'étais maire d'une commune où nous l'avons organisé vers le commissariat. Cela crée des liens très étroits entre police nationale et police municipale. Ce serait une bonne idée de le mettre en place dans les transports, par le biais d'une convention afin de fixer le cadre et de définir précisément ce que l'on attend des forces de police.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Les images sont déjà transmises dans de bonnes conditions, à Lyon ou dans d'autres villes. La rédaction du code des transports tire les conséquences d'une décision du Conseil constitutionnel, qui avait censuré des dispositions organisant le transfert systématique d'images prises dans les parties communes des immeubles vers les forces de l'ordre. Cette possibilité a dû être restreinte aux circonstances de nature à faire redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens et aux personnes. Il est désormais précisé que la transmission s'effectue en temps réel et est strictement limitée au temps nécessaire à l'intervention des services de police ou de gendarmerie nationale et, le cas échéant, des agents de la police municipale.

Modifier la rédaction de l'article dans le sens que vous souhaitez pourrait nous exposer à une censure du Conseil constitutionnel. Je préconise de conserver la rédaction actuelle.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. C'est bien ennuyeux... Est-ce à dire qu'il faudrait réécrire l'amendement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En pratique, le dispositif tel que prévu dans le code des transports fonctionne déjà très bien. Il pourrait être contre-productif de le modifier.

Les amendements sont retirés.

Article 32 bis (article L. 2241-2 du code des transports) : *Extension du délit de non-maintien à disposition d'un agent assermenté*

La commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements CD2472 de Mme Valérie Lacroute, et CD844 et CD910 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Le contrevenant refusant ou se trouvant dans l'impossibilité de justifier de son identité auprès des agents assermentés et agréés est tenu de rester à la disposition de ces derniers le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire (OPJ). Or, en cas d'infraction, il est compliqué d'attendre l'arrivée d'un officier de police judiciaire. L'amendement CD2472 vise à donner les moyens aux agents de retenir le contrevenant, afin qu'il ne parte pas dans la nature et que l'on puisse le verbaliser.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD844 vise à clarifier la procédure de relevé d'identité. Les agents peuvent rencontrer des difficultés à obtenir l'ordre de l'officier de police judiciaire et se voient contraints de dresser des procès-verbaux sur la base des seuls renseignements déclarés par le contrevenant.

L'efficacité de la procédure de relevé d'identité pourrait être améliorée en remplaçant l'ordre de l'OPJ par un simple avis de celui-ci. Toutefois, au regard de la restriction de liberté engendrée par cette modification, il conviendrait de réserver la possibilité de retenir ou de conduire le contrevenant sur avis de l'OPJ aux seuls agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

L'amendement CD910 étend le délit de soustraction à la fuite du contrevenant après que l'OPJ aura donné un ordre. Depuis la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Savary », le code des transports dispose que toute violation de l'obligation de justifier de son identité constitue un délit puni de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Mais le texte ne prévoit aucune sanction en cas de fuite du contrevenant postérieurement à l'ordre donné par l'OPJ de conduire devant lui le contrevenant ou de le retenir.

Pour des raisons de cohérence, le délit de fuite doit pouvoir être matérialisé, non seulement pendant le temps nécessaire à la décision de l'OPJ, mais également après que ce dernier aura donné l'ordre de conduire ou retenir l'individu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les amendements CD2472 et CD910 ont le même objet. Ils sont satisfaits puisque l'examen du projet de loi au Sénat a permis d'introduire un article 32 *bis* qui répond à votre demande.

S'agissant de l'amendement CD844, en l'état actuel du droit, afin de recueillir l'identité du contrevenant, nécessaire pour dresser un procès-verbal d'infraction, l'ordre de l'officier de police judiciaire doit justifier la contrainte exercée sur la personne pour la retenir sur place ou la conduire devant un OPJ. Seul ce dernier peut effectuer la vérification d'identité.

Les précautions qui entourent cette procédure sont indispensables pour répondre aux dispositions de l'article 66 de la Constitution. Les agents de la Surveillance générale de la SNCF (SUGE) et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux de la RATP (GPSR) n'étant pas placés sous le contrôle de l'autorité judiciaire, ils ne sauraient exercer une mesure attentatoire sans un contrôle effectif de la police judiciaire.

Je vous propose le retrait de ces trois amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits par la rédaction actuelle du présent article, qui complète l'article L. 2241-2 du code des transports : un contrevenant refusant d'obtempérer lorsque, sur l'ordre de l'officier de police judiciaire, les agents assermentés le conduisent devant l'OPJ ou le retiennent le temps nécessaire à son arrivée ou à l'arrivée d'un agent de police judiciaire, est passible de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

Les amendements sont retirés.

La commission adopte l'article 32 bis sans modification.

Après l'article 32 bis

La commission en vient à l'amendement CD1712 de M. Robin Reda.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue M. Robin Reda vise à donner les moyens légaux aux agents assermentés des services de transports, de la SNCF et de la RATP, d'établir l'identité des contrevenants en attendant l'arrivée d'un OPJ.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sans doute des opérateurs de transport sont-ils à l'origine de ces amendements : peut-être faudrait-il leur faire connaître les dispositions de l'article 66 de la Constitution... Le sujet étant identique aux amendements précédents, je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait pour les mêmes raisons.

M. Jean-Marie Sermier. Dans la mesure où il s'agit d'un amendement d'appel, je ne le retirerai pas. Bien entendu, il faut prendre en compte la Constitution, mais aussi un certain nombre d'autres choses...

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite en discussion commune les amendements CD907 de M. Bertrand Pancher et CD1990 de Mme Valérie Lacroute.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD907 vise à modifier la durée de transmission des images captées par les entreprises de transport aux forces de l'ordre afin que les acteurs aient le choix de définir par convention l'étendue du transfert des images.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1990 est identique. Le principe de la convention a le mérite d'apporter une réelle souplesse. Cela permettrait aux forces de l'ordre d'avoir transmission des images, mais pas uniquement le temps nécessaire à leur intervention. Qu'en pensez-vous, Madame la ministre ? Je ne saisis pas ce qui peut empêcher la conclusion de telles conventions entre les différents acteurs : autorité organisatrice de la mobilité, exploitant et représentant de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le problème est le même que celui posé par les amendements dont nous avons discuté précédemment. Je vous propose de réfléchir à une nouvelle rédaction d'ici à la séance, afin que la convention respecte les conditions posées par la Constitution. Il faudra associer le ministère de l'intérieur, qui est en première ligne sur ces sujets.

Les amendements sont retirés.

La commission en vient à l'amendement CD2649 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Il s'agit du premier des amendements proposés par le groupe Mouvement Démocrate et apparentés, issus des recommandations du rapport sur la mise en application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, que j'ai rendu l'an dernier avec mon collègue M. Michel Vialay.

S'il est obligatoire de détenir un titre d'identité, la loi ne prévoit aucune sanction pour les contrevenants qui ne respecteraient pas cette obligation. Face à la difficulté d'identifier avec certitude les personnes contrevenantes qui déclarent bien trop souvent de fausses identités ou de fausses adresses, l'amendement prévoit une amende de quatrième classe pour les fraudeurs qui ne seraient pas en possession d'un titre d'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement vise à sanctionner par une contravention le fraudeur ne pouvant justifier de son identité par un document comportant ses nom et prénoms, sa date et son lieu de naissance et une photographie. Le principe de la preuve d'identité d'une personne par tous moyens, ainsi que son corollaire selon lequel le port d'un document d'identité n'est pas obligatoire, s'oppose à la mise en place d'une sanction pénale pour défaut de présentation d'une pièce d'identité. Appliquée dans le cadre des transports publics, une telle mesure pourrait porter atteinte à la liberté d'aller et venir. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En l'état actuel du droit en France, il n'est pas obligatoire d'avoir une pièce d'identité sur soi. Si une personne qui a fraudé est contrôlée et n'en a pas, elle peut être retenue le temps que son identité soit vérifiée. Elle encourt des sanctions en cas de fuite ; c'est suffisant. Il ne faut pas imposer de sanctions pour absence de documents d'identité.

L'amendement est retiré.

Article 32 ter (article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs): *Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP*

La commission examine l'amendement CD2796 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Suite aux débats qui se sont tenus au Sénat, je vous propose d'adapter les dispositifs d'expérimentation permettant d'utiliser des caméras individuelles. Un premier bilan transmis par la SNCF en avril montre l'intérêt de ce dispositif pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP. Mais il est insuffisamment complet pour être pérennisé, voire généralisé. Il est donc indispensable de prolonger de deux ans l'expérimentation en cours. Par cohérence, nous proposons de prévoir d'ores et déjà une période suffisante d'expérimentation du dispositif pour les agents assermentés.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable. Cela répond à une demande des différents acteurs.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient aux amendements identiques CD147 de M. Martial Saddier et CD857 de M. Bertrand Pancher.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD147 vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement celles relatives à la police des

transports, la sécurité et la lutte contre la fraude et à insérer après le mot « transport », les mots « ou de leurs abords ».

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD857 vise également à préciser le cadre dans lequel ces enregistrements peuvent avoir lieu, en précisant que la captation est autorisée aux abords des emprises immobilières nécessaires à l'exploitation de services de transports, ainsi qu'aux abords des véhicules de transport public de personnes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à englober les abords des gares et des véhicules de transport dans les lieux pouvant faire l'objet d'enregistrement d'images lors de l'utilisation de caméras-piétons par les contrôleurs. Les abords sont des éléments de la voie publique. Cela renvoie à nos débats d'hier : hors autorisation préfectorale, l'activité des agents assermentés n'est pas prévue sur la voie publique. Il n'est pas souhaitable de permettre d'en enregistrer des images, même s'il ne s'agit que des abords de la gare et des véhicules. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La mention des abords que vous proposez d'ajouter ne figure pas à l'article du code des transports relatif à l'expérimentation créée par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, pour la RATP et la SNCF. Il est nécessaire de maintenir le parallélisme entre les deux dispositifs. Mon avis est donc défavorable.

La commission rejette les amendements.

Elle passe à la discussion commune des amendements CD1710 et CD1711 de M. Robin Reda.

M. Jean-Marie Sermier. Ils sont défendus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à prolonger le délai de conservation des enregistrements des caméras individuelles. Cela doit se faire sous le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Pour les caméras individuelles expérimentées par les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, la CNIL avait constaté que la durée de six mois, supérieure à ce qui est pratiqué pour les caméras fixes, était de nature à répondre à la finalité de collecte de preuves pour la poursuite des infractions.

Vos amendements n'ont pas fait l'objet d'une évaluation adaptée de leur proportionnalité. En outre, la conservation dans des conditions indispensables de sécurité des systèmes d'information représente un coût important pour les opérateurs, coût multiplié par le nombre d'appareils. En conséquence, je vous propose le retrait des amendements. Sinon, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable, pour les mêmes raisons.

La commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD57 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. L'amendement CD2796 du Gouvernement que nous venons d'adopter avait le même objet que le mien. Puisqu'il est satisfait, je vais donc le retirer.

L'amendement est retiré.

Puis la commission en vient à la discussion commune des amendements CD58 et CD60 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. L'amendement CD58 propose d'étendre l'utilisation des caméras-piétons pour les agents des douanes ; l'amendement CD60 fait de même pour les agents de sécurité privée. Dans la police, les caméras-piétons permettent de faire baisser la tension lors des contrôles et contribuent à réduire les violences et à sécuriser l'action des agents. Ce dispositif pourrait valablement être étendu aux agents confrontés aux mêmes problèmes.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous avez raison, il serait sans doute intéressant de l'étendre aux agents des douanes. Mais nous nous éloignons de l'objet du projet de loi : ce n'est pas le bon vecteur pour porter une telle disposition. Je propose le retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Dans la mesure où nous venons de décider de prolonger l'expérimentation, mieux vaut attendre d'en tirer le bilan avant de l'étendre à d'autres personnes.

M. Michel Vialay. Nous venons d'accepter de prolonger l'expérimentation ; nous avons déjà un peu de recul, Madame Park.

Madame la ministre, vous me répondez que le projet de loi n'est pas le bon vecteur. C'est ennuyeux car lorsqu'il y a un an, nous avons discuté sécurité, j'ai présenté le même amendement : on m'a indiqué que ce n'était pas le lieu et qu'il faudrait en parler au moment de l'examen du projet de loi sur les mobilités ! À quel moment et de quelle manière va-t-on l'aborder ?

Mme la présidente Barbara Pompili. La jurisprudence du Conseil constitutionnel sur les cavaliers législatifs est de plus en plus précise et stricte. Nous tentons de nous y conformer...

M. Michel Vialay. Dans ce cas, je vous serai reconnaissant de bien vouloir m'indiquer quel serait le bon véhicule pour déposer de tels amendements dont vous-mêmes reconnaissez l'intérêt, Madame la ministre.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte ensuite l'article 32 ter modifié.

Après l'article 32 ter

La commission examine l'amendement CD867 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à moderniser les règles juridiques relatives à l'assermentation des agents des transporteurs, en vue de lever des incertitudes juridiques.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'est pas opportun que les agents des services de transport chargés de surveiller la circulation interne à la gare soient assermentés pour verbaliser des infractions dans les parkings extérieurs – comme les parkings relais. Je suis toutefois ouverte à la discussion sur ce point, en lien avec le ministre de l'intérieur.

S'agissant du tribunal compétent pour l'assermentation, le sujet sera prochainement traité : le décret nécessaire est en cours d'examen devant le Conseil d'État et devrait être publié dans les prochaines semaines.

Enfin, le Gouvernement est ouvert à la discussion sur le relevé d'identité par les agents du gestionnaire d'infrastructures.

En conséquence, je vous propose de retirer l'amendement, afin que nous puissions y travailler d'ici la séance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous demanderai également de bien vouloir le retirer.

M. Bertrand Pancher. Il est quasiment satisfait, ou en voie de l'être. Je vais donc le retirer.

L'amendement est retiré.

La commission en vient aux amendements identiques CD871 de M. Bertrand Pancher, CD2351 de M. Jean-Marie Sermier et CD2654 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD871 vise à clarifier la situation des biens non périssables saisis, en précisant que ces marchandises doivent être remises à l'officier de police judiciaire compétent pour être placées sous main de justice.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD2351 précise à qui les marchandises doivent être remises une fois l'opération de saisie réalisée. En effet, la responsabilité des biens

saisis ne doit alors plus incomber aux services internes de sécurité de la SNCF ni aux services de la RATP.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2654 est issu des préconisations du rapport que j'ai publié il y a plus d'un an avec mon collègue M. Michel Vialay. Au cours des auditions, nous nous sommes rendu compte que, du fait de l'accumulation des stocks de produits à conserver, la SNCF et la RATP avaient réduit leurs actions – notamment contre les vendeurs à la sauvette. C'est la raison pour laquelle nous proposons cette clarification.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage avec vous et les opérateurs le souci de clarifier le sort de ces marchandises. Mais le sujet s'écarte du périmètre du projet de loi. En outre, il conviendrait d'en discuter avec les ministères de l'intérieur et de la justice, dans la mesure où ces amendements entraînent des conséquences pratiques, en termes de stockage et de traitement, dont l'impact n'a pas été évalué. J'entends qu'on aurait pu être fait depuis la remise de votre rapport, mais malheureusement, cela n'a pas été le cas... Je vous propose de les retirer.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends votre préoccupation. Toutefois, la mise en œuvre d'un tel dispositif nécessite un travail interministériel et légiférer prématurément pourrait conduire à mettre en place un cadre inapproprié.

Mme Aude Luquet. Madame la ministre, cela fait plus d'un an que nous avons émis cette préconisation. Je vous fais confiance, mais souhaiterais que l'on y réponde à un moment donné...

Mme la présidente Barbara Pompili. Je saisis cette occasion pour réaffirmer à quel point le travail réalisé par les parlementaires dans le cadre des missions d'information ou des commissions d'enquête est de qualité. Et je forme une fois de plus le souhait que l'exécutif se saisisse de ces trésors et les utilise !

Les amendements CD871 et CD2654 sont retirés.

La commission rejette l'amendement CD2351.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD872 de M. Bertrand Pancher, CD2474 de Mme Valérie Lacroute et CD2655 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD872 élargit les conditions d'utilisation des armes par les agents de service interne de la sécurité de la SNCF et de la RATP en cas de légitime défense.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2474 est identique. Il s'agit d'autoriser ces agents à faire usage de leur arme, mais de manière strictement proportionnée. Il faut leur donner les moyens de protéger nos concitoyens en cette période de plan Vigipirate et, malheureusement, d'attentats.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2655 reprend la préconisation n° 11 du rapport que M. Michel Vialay et moi-même avons rendu, sur lequel on me permettra

d'insister : il vise à aligner les règles des services internes de sécurité de la SUGE et du GPSR sur celles de la police nationale et des polices municipales en matière de légitime défense élargie et de périphe meurtrier. Lors de nos auditions, nous avons constaté que, lorsqu'il y avait un problème dans les transports, les agents de la SUGE ou du GPSR étaient les premiers au contact. Or ils n'ont pas la possibilité de se défendre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'entends votre préoccupation, mais la mission de ces services est centrée sur la prévention et non sur l'intervention en vue de protéger les personnes, réservée aux seules forces de sécurité.

Les amendements ouvriraient aux agents de la SUGE et du GPSR la possibilité d'intervention en cas de périphe meurtrier, ce qui ne relève ni de leur mission, ni de leurs compétences. Nous avons bien sûr conscience du contexte terroriste, mais il s'agit d'agents de services de sécurité interne, et non de forces de sécurité. Ils ne sont pas formés pour cela. Je vous propose un retrait. Sinon, mon avis sera défavorable

Mme Zivka Park, rapporteure. Les agents des services internes de la RATP et de la SNCF ne relèvent pas du même commandement que les policiers et les gendarmes. Dans les circonstances extrêmes que vous mentionnez, notamment en cas de risque terroriste, l'existence d'un tel commandement est indispensable à la réussite des opérations ; l'intervention des services internes de la RATP et de la SNCF pourrait rendre plus complexe le pilotage du dispositif.

M. Bertrand Pancher. Ces amendements sont le fruit de discussions avec l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). Les professionnels du transport public nous ont expliqué que leurs agents peuvent être confrontés à de réelles difficultés. Leur métier est difficile. Ne pourraient-ils être davantage formés pour envisager cette évolution ? Ce n'est pas un coup de chaud de notre part pour renforcer la sécurité, mais une demande pressante de la profession.

Mme Valérie Lacroute. On peut y voir des amendements d'appel suite au rapport de notre collègue Aude Luquet. L'insécurité est parfois quotidienne dans les transports en commun. Madame la ministre, il faut travailler avec le ministère de l'intérieur. Vous évoquez des réunions de travail, acceptons-en l'augure. Car nous sommes un peu frustrés et nous espérons que les discussions vont aboutir pour la séance publique. Mais sans doute ne disposerons-nous pas de suffisamment de temps pour tout résoudre. Or c'est un sujet récurrent.

J'ai été maire, je comprends la nécessité de formation. Ainsi, la police municipale et la police nationale n'ont pas la même formation et ne remplissent pas les mêmes missions. Mais la question se pose de façon urgente : nos concitoyens attendent de nous qu'on les protège. Sans vouloir stigmatiser qui que ce soit, dans les trains de banlieue notamment, les agents sont parfois confrontés à des individus aux comportements particulièrement dangereux, contre lesquels l'usage d'armes aurait au moins un effet dissuasif.

M. Jean-Pierre Vigier. Je suis d'accord avec mes collègues, ces amendements vont dans le bon sens. Nous devons analyser ce qui pose problème dans la loi afin que les agents puissent agir de manière efficace et rapide pour protéger la population. Madame la ministre, certes, la modification proposée n'est pas compatible avec la formation des agents et l'état actuel du droit, mais ne peut-on essayer de trouver une solution concrète ?

M. Michel Vialay. J'ai mené la mission sur la « loi Savary » avec Mme Aude Luquet. Nous avons réalisé de nombreuses auditions. On ne peut sérieusement continuer à attendre dix à quinze minutes pour savoir si la police accepte de venir, puis attendre son arrivée ! Cela crée une forte insécurité, non seulement pour les agents qui assurent la sécurité, mais surtout pour tous les voyageurs. Quand un individu est dangereux, il faut pouvoir le circonscire le plus vite possible. C'est une demande explicite de ceux qui assurent la sécurité, mais également des voyageurs.

Mme Aude Luquet. Mme la ministre nous a expliqué que ces agents étaient investis d'une mission de prévention. Mais dans ce cas, pourquoi sont-ils armés ? Si ces agents se retrouvent face à des terroristes et ne peuvent utiliser leur arme alors qu'ils sont les premiers au contact, cela pose à la fois la question de leur sécurité et de celle des personnes aux alentours.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il y a manifestement un défaut de travail depuis que vous avez produit ce rapport. Je vous propose d'organiser une réunion avec mon ministère, mais aussi les ministères de l'intérieur et de la justice. Je comprends la position de l'UTP, mais il faut aussi garder en tête les différents types de missions : celles qui relèvent des forces de sécurité et celles qui relèvent des opérateurs de sécurité des entreprises de transport.

Cela renvoie à des sujets importants, notamment ceux concernant les commandements unifiés. Les situations que vous décrivez entrent dans le cadre de la légitime défense. Mais si ces agents, qui ne sont pas placés sous un commandement unifié, se mettent à poursuivre un terroriste, sans coordination avec les autres forces de sécurité, cela risque de poser problème. Il existe actuellement une bonne coordination sur les réseaux franciliens et une unité dédiée, la brigade des réseaux franciliens.

M. Michel Vialay. Madame la présidente, pour répondre à votre vœu d'une exploitation des travaux des parlementaires, je vous précise qu'avec Mme Aude Luquet, nous avons pris la précaution d'envoyer notre rapport à chacun des ministères concernés.

L'amendement CD872 est retiré.

La commission rejette les amendements CD2474 et CD2655.

Puis la commission passe à l'amendement CD2650 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2650 a trait aux palpations de sécurité. À l'occasion des auditions menées dans le cadre de notre mission, puis à l'occasion de préparation de l'examen du projet de loi, nous nous sommes rendu compte que la demande d'autorisation est une procédure lourde. Nous proposons de l'alléger afin que les agents assermentés soient autorisés à procéder de manière permanente à des palpations de sécurité dans les enceintes des transports publics qui relèvent de leur compétence. Bien entendu, les agents susceptibles de procéder à ces palpations recevraient une formation spécifique et feraient l'objet d'un agrément.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes toujours sur le même sujet : y a-t-il lieu de rapprocher les compétences et les prérogatives des agents de sécurité interne des transporteurs de celles de la police nationale ? La réunion que nous allons organiser permettra de débattre des conclusions de votre rapport. Dans l'attente, je propose de retirer l'amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Permettre aux agents des services de sécurité interne de la RATP et de la SNCF de procéder à des palpations de sécurité me semble excessif. Ils ne sont ni policiers ni gendarmes. Il convient que les fonctions restent distinctes.

Mme Aude Luquet. Je vais le retirer. J'ai bien entendu Mme la ministre : nous allons nous revoir très prochainement.

L'amendement est retiré.

La commission aborde l'examen, en discussion commune, des amendements identiques CD859 de M. Bertrand Pancher et CD2468 de Mme Valérie Lacroute, et de l'amendement CD2648 de Mme Aude Luquet.

M. Bertrand Pancher. La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs a institué une expérimentation des caméras individuelles pour les seuls services internes de la SNCF et de la RATP, la SUGE et le GPSR. Cela a permis de renforcer la lutte contre les crimes et délits et d'améliorer l'efficacité des garanties de la procédure pénale, mais les autres entreprises de transport de voyageurs sont exclues de l'expérimentation. Si l'utilisation de ces systèmes était généralisée, il y aurait moins de conflits. Mon amendement CD859 vise donc à autoriser expressément les agents des services internes de sécurité visés à l'article L. 2261-1 du code des transports à utiliser des caméras individuelles portatives.

Mme Valérie Lacroute. Je sais, Madame la ministre, que vous ne serez pas favorable à mon amendement CD2468 qui se situe dans la même ligne que les précédents.

Il propose, à titre expérimental, d'équiper de caméras individuelles mobiles les agents des services internes de sécurité des entreprises de transport, qui, à la différence de ceux de la RATP et de la SNCF, n'en sont pas pourvus. Ce dispositif mis en place dans les polices municipales a montré sa capacité à apaiser les tensions ; il pourrait avantageusement être appliqué aux entreprises de transport de la grande couronne qui doivent elles aussi faire face à des situations parfois conflictuelles. Un amendement précédent a prolongé cette expérimentation ; il pourrait donc être intéressant de l'étendre aux entreprises de transport de la grande couronne autres que la RATP et la SNCF.

Mme Aude Luquet. L'effet bénéfique des caméras mobiles individuelles sur les contrevenants a été reconnu : pourquoi ne pas réfléchir à l'extension de ce dispositif aux entreprises de transport autres que la RATP et la SNCF ? C'est en tout cas l'objet de mon amendement CD2648.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements sont satisfaits par l'article 32 *ter*, qui a été adopté avec un avis favorable du Gouvernement lors de l'examen du projet de loi par le Sénat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Aude Luquet. À la différence de ceux de mes collègues, mon amendement propose l'expérimentation, pas son application ; mais je le retire.

Mme Valérie Lacroute. Je suis un peu surprise, mais nous allons étudier la question à nouveau ; en tout état de cause, je maintiens mon amendement CD2468.

L'amendement CD2648 est retiré.

La commission rejette les amendements identiques CD859 et CD2468.

Puis elle examine l'amendement CD59 de M. Michel Vialay.

M. Michel Vialay. Sans vouloir généraliser le port d'arme, cet amendement propose d'équiper d'une arme à impulsion électrique les agents de sécurité privée investis d'une mission de sécurité publique ; ils peuvent être confrontés à des situations particulièrement difficiles. Un décret d'application viendrait, bien entendu, préciser les conditions d'application de cette mesure.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements proposent en fait de modifier les conditions dans lesquelles tous les agents de sécurité sont autorisés à porter des armes... J'espère que personne ne vous a renvoyé à ce texte pour soutenir ce genre de propositions, car nous sommes très en dehors de son champ ! C'est pourquoi je propose le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande également le retrait.

L'amendement est retiré.

Article 32 quater (article L. 2241-6 du code des transports) : *Faciliter l'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé*

La commission examine l'amendement CD2055 de Mme Bénédicte Taurine.

M. François Ruffin. L'article 32 *quater* a pour objet de permettre que les personnes vulnérables et sans domicile fixe soient évacuées des gares par exemple, à la condition qu'un hébergement leur soit proposé.

Nous sommes opposés à cette mesure, car ouvrir la porte à la possibilité d'exclure ces personnes des gares est mal venu alors que nous manquons de lieux d'hébergement et de logements ; or c'est de ce côté que la priorité devrait pencher. Cette disposition serait de nature à dévoyer ce qui paraît être de la philanthropie : si jamais on leur a trouvé un hébergement, on les fera sortir ; mais dans les faits, cela risque fort ne pas se passer ainsi. Tout porte à craindre que l'on virera les personnes sans domicile fixe des gares et autres lieux semblables sans réellement leur proposer d'hébergement. La vie et la ville sont déjà assez compliquées pour les personnes sans domicile fixe, et il en est de même des lieux de transport : les bancs notamment ont été équipés de pics et autres éléments tordus dans tous les sens dans le seul but d'organiser leur inconfort. Il me semble peu humain de prévoir que l'on pourra les évacuer des gares.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je trouve que vous avez une lecture assez particulière de cet article, puisqu'il prévoit au contraire que l'éviction ne sera possible qu'à la condition que l'entreprise ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence prévu par le code de l'action sociale et des familles. C'est exactement le contraire de ce que vous décrivez. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis, cher collègue, je vous donne lecture de l'article 32 *quater* : « Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures définies aux deux premiers alinéas du présent article qu'à la condition que l'autorité dont relèvent les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 du présent code ait préalablement trouvé l'hébergement d'urgence décrit à l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. » Cet article constitue donc une réponse plutôt équilibrée ; avis défavorable.

M. François Ruffin. Je ne suis pas spécialiste de cet article, mais, dans un premier temps, il était purement et simplement prévu d'exclure des lieux une personne vulnérable. Aujourd'hui, on en prévoit la possibilité au cas où un hébergement aura été trouvé. Je vous fais seulement part de mon inquiétude : la réalité pourrait ne pas correspondre pas au texte de loi tel qu'il a voté. Si les agents ont la possibilité d'exclure les personnes sans domicile fixe des gares, ils ne s'en priveront pas quand bien même il n'y aura pas d'hébergement derrière. C'est une porte ouverte alors qu'auparavant, elle était fermée : les personnes vulnérables étaient protégées et pouvaient rester dans les lieux. Sous couvert d'une rédaction philanthropique, on ouvre une voie qui n'est pas humaine.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne peux pas laisser dire que les agents n'appliqueraient pas la loi. Je puis vous assurer, pour bien connaître le problème notamment dans le métro parisien, qu'ils sont très attentifs, et très ennuyés quand ils sont face à des personnes vulnérables pour lesquelles ils n'ont aucune solution. Et cet article va de pair avec une démarche très volontariste mise en place par la présidente de la région Île-de-France, précisément pour dégager des places d'hébergement supplémentaires au bénéfice de ces personnes.

La commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD2652 de Mme Aude Luquet et CD868 de M. Bertrand Pancher.

Mme Aude Luquet. Les agents des services de sécurité interne de la SNCF et de la RATP ont les moyens de faire descendre ou d'empêcher l'accès au transport des personnes qui troublent l'ordre public ou compromettent la sécurité, à l'exception de personnes vulnérables, notamment en raison de l'âge ou de l'état de santé. Cependant, ces personnes peuvent hypothétiquement présenter elles aussi une menace, c'est pourquoi il convient d'aménager cette exception en tenant compte de manière proportionnée et humaine de leur vulnérabilité.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD868 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends le sens de votre amendement, mais je considère que la rédaction actuelle est plus protectrice pour les personnes vulnérables puisqu'il est prévu que cette éviction ne peut être réalisée qu'à condition qu'on ait trouvé un hébergement. Je propose le retrait, sinon, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis d'accord avec les arguments de la ministre et j'ai du mal à saisir la notion de proportionnalité, insuffisamment définie. Je demande le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

Les amendements sont retirés.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3026 de la rapporteure.

Puis elle se saisit de l'amendement CD2653 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Comme le prévoit l'article 32 *quater* du présent projet de loi, il convient d'ouvrir la possibilité de reconduire à la sortie du réseau les seules personnes qui refuseraient d'être prises en charge et conduites vers des centres d'accueil. Ainsi, seuls les réfractaires et les individus mal intentionnés pourraient être expulsés des stations pendant les heures de fermeture nocturne. Cet amendement prévoit cependant une exception lorsque les autorités mettent en application le plan grand froid.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sans remettre en cause l'équilibre de la rédaction adoptée par le Sénat, cet amendement propose d'empêcher toute éviction de personnes sans domicile fixe lorsque le plan grand froid est mis en œuvre. Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer devant le Sénat et devant votre commission, afin de prendre en compte des conditions de vie des sans domicile fixe, le métro reste ouvert lors des périodes de grand froid. Au regard du caractère précis de cette proposition de modification, je suis favorable à cet amendement, en rappelant toutefois que des motifs d'ordre public peuvent néanmoins toujours conduire à une éviction.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis également favorable.

La commission adopte cet amendement.

Puis elle adopte l'article 32 quater modifié.

Article 32 quinquies (nouveau) (article L. 1632-1 du code des transports) : *Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs*

La commission examine en présentation commune les amendements CD2651 et CD2656 de Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. L'amendement CD2651 concerne les délais de recouvrement des amendes.

Il est souvent assez difficile de recouvrer une amende dans ce délai imparti, car le croisement des données destiné à fiabiliser les adresses des contrevenants multiplie les échanges et allonge inévitablement les délais. De plus, de nombreux contrevenants en difficulté financière demandent des échéanciers de paiement des contraventions qui dépassent généralement les deux mois. Un flou juridique existe sur les échéances payées au-delà de ce délai et sur la légalité, pour la SNCF ou la RATP, d'encaisser le produit des amendes hors délai, au détriment du Trésor public. À cela s'ajoute le fait que, le préjudice ayant été causé au transporteur, il est assez peu logique que le produit des amendes soit versé au profit du Trésor public une fois la créance transmise au-delà des deux mois.

Afin de maximiser les chances pour l'exploitant d'un transport de recouvrer les amendes, il ne paraît pas déraisonnable de passer le délai de recouvrement de deux à trois mois.

L'amendement CD2656 porte sur le bilan annuel relatif aux atteintes à caractère sexiste dans les transports.

Lorsque nous avons mené nos auditions avec notre collègue Michel Vialay, nous avons constaté que, lorsque nous évoquions ce rapport, personne ne savait de quoi nous parlions, qui en était l'auteur, qui devait l'initier ou à qui il devait être transmis. L'amendement CD2656 vise donc à préciser l'identité des auteurs ; en l'occurrence les exploitants de services de transport qui sont les mieux placés pour s'exprimer sur les atteintes commises dans les services qu'ils exploitent.

Par ailleurs, l'article L. 1632-1 du code des transports ne prévoyait pas que le ministère chargé des transports soit rendu destinataire du rapport alors que l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, service du ministère, participe aux travaux intéressant la prévention de la délinquance dans les transports ; en particulier, le recueil et l'analyse des données relatives aux faits de délinquance survenus dans les réseaux de transport offrent un outil permettant d'effectuer ce recensement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je considère que l'amendement CD2651 est d'ores et déjà satisfait, et j'observe que l'allongement du délai pourrait avoir des conséquences sur d'autres dispositions du code de procédure pénale, qui pour cette raison nécessiteraient un travail poussé avec le ministère de la Justice.

Néanmoins la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Savary », a prévu un dispositif permettant de fiabiliser les données des opérateurs en leur permettant d'obtenir communication des données des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale. Cela permettra la transmission rapide de la dernière adresse connue et, ce faisant, de réduire le temps de recherche, source de difficultés pour les opérateurs. Au terme d'une intense discussion interministérielle, le décret est en cours d'examen au Conseil d'État ; je pense qu'il répondra à l'objectif de votre amendement que je vous propose de retirer.

S'agissant de l'amendement CD2656, je pense qu'effectivement ces précisions sont tout à fait utiles et de nature à rendre plus effectifs les bilans qu'il mentionne ; en effet, les auteurs et les destinataires sont insuffisamment précisés. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Mon avis est défavorable à l'amendement CD2651, et favorable à l'amendement CD2656.

Mme Aude Luquet. J'ai bien entendu, Madame la ministre, ce que vous avez dit au sujet de la plateforme, qui devrait rendre beaucoup plus efficace le recouvrement des amendes. Le décret va enfin être pris ; nous attendions cette mise en place depuis dix-huit mois ou deux ans. Je retire donc mon amendement CD2651.

Pour ce qui est de l'amendement CD2656, pouvez-vous vous engager sur la date de publication du rapport relatif aux atteintes à caractère sexiste dans les transports ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela ne pose aucune difficulté : sitôt que ce rapport sera transmis au ministère des transports, il sera rendu public.

L'amendement CD2651 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD2656.

Après l'article 32 quater

La commission examine les amendements identiques CD484 de M. Vincent Descoeur et CD863 de M. Bertrand Pancher.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD484 propose d'étendre l'obligation d'être porteur d'un document attestant de l'identité aux personnes dont le comportement contrevient aux règles de conduite de l'exploitant du réseau de transport, sans la limiter aux infractions tarifaires.

Nous avons évoqué à l'article 31 *bis* l'obligation de justifier de son identité ; j'ai cru entendre dans la réponse de Mme la ministre qu'il n'y avait pas d'obligation de détenir un titre d'identité ; je m'en étonne et je souhaiterais obtenir des précisions.

M. Bertrand Pancher. La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 dite « loi Savary » avait entre autres pour objectif d'améliorer la lutte contre la fraude. En créant l'article L. 2241-10 dans le code des transports, elle a rendu obligatoire la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide. Toutefois, cet article ne couvre pas la situation dans laquelle la personne se trouve en infraction autre que tarifaire, et notamment les situations d'infraction dite comportementales, ce qui arrive malheureusement de temps en temps. Il est donc indispensable d'étendre cette obligation d'être porteur de documents attestant de son identité.

Il serait bon, Madame la ministre, que vous puissiez nous éclairer sur les conditions de production de ces pièces d'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes motifs constitutionnels que ceux que j'ai mentionnés précédemment, je propose le retrait de ces amendements. La discussion pourrait avoir lieu dans le cadre des discussions dont je parlais tout à l'heure entre le ministère des transports, l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires), le ministère de la justice et le ministère de l'intérieur. Il est important que nous puissions tous partager les principes constitutionnels ainsi que les problèmes, que je connais bien, que peuvent rencontrer les opérateurs et de rechercher ensemble les meilleures solutions, dans le respect de la Constitution.

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour les mêmes raisons, avis défavorable, d'autant que le dispositif de sanctions en cas de fuite du contrevenant a été renforcé par l'article 32 *bis* du projet de loi.

M. Vincent Descoeur. Une simple question : est-il prévu qu'un nouvel article du code des transports rende obligatoire la possession d'un titre d'identité ou non ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il me semble y avoir répondu à cette question en rappelant la règle générale : en France, on n'est pas tenu d'avoir sur soi un titre d'identité. On pourrait dire que seuls les gens susceptibles de justifier leur identité peuvent prendre les transports, mais la loi se borne à prévoir qu'il faut justifier de son identité par tous les moyens possibles. Par ailleurs, il est aussi prévu que les fraudeurs peuvent être retenus sur instructions de l'OPJ le temps d'effectuer le contrôle.

J'ignore si nous devons avoir ce débat maintenant ; je vous renvoie à une réunion de travail qui pourrait avoir lieu sur la base du rapport afin de chercher les meilleures façons d'atteindre ces objectifs que nous partageons tous.

La commission rejette ces amendements.

Puis elle examine les amendements identiques CD65 de M. Michel Vialay, CD148 de M. Martial Saddier, CD485 de M. Vincent Descoeur, CD638 de Mme Valérie Beauvais et CD864 de M. Bertrand Pancher.

M. Michel Vialay. Dans la lutte contre la fraude et les contrevenants, il est pratiquement impossible de retrouver ceux qui déclarent une fausse adresse ou produisent un document mentionnant une adresse erronée. Rappelons que la fraude dans les transports représente 500 millions d'euros par an : c'est considérable.

En créant l'article L. 2241-10 du code des transports, la « loi Savary » a rendu obligatoire la détention d'un titre d'identité pour les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valide. Cependant, cet article ne prévoit aucune sanction pour le non-respect de cette disposition. En conséquence, il paraît indispensable de s'assurer que ce comportement soit verbalisé.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD148 est identique. Tous ces amendements abordent un véritable problème ; il devient urgent de purger certaines situations, Madame la ministre.

Pour ma part, je prends trois fois par semaine le train entre Paris et Troyes ; je vois des gens donner de fausses adresses aux contrôleurs alors qu'ils n'ont pas payé de titre de transport. Et se plaire à utiliser un vocabulaire bien particulier et à faire un bras d'honneur à la SNCF ! Qui plus est, la situation devient véritablement explosive chaque vendredi : les trains sont plus que bondés, des individus montent sans payer parce qu'ils savent pertinemment qu'ils ne seront pas contrôlés : les contrôleurs ne passent plus dans les rames... Nous devons impérativement trouver le moyen de faire en sorte que chaque personne qui entre dans un train a payé son titre de transport, car les choses sont en train de dériver. Ce serait du même coup rendre service au président de la SNCF, à son prédécesseur et à son successeur...

M. Vincent Descoeur. Mon amendement CD485 procède exactement du même esprit. J'entends que l'obligation de détenir une pièce d'identité poserait un problème de constitutionnalité mais, que je sache, on ne monte pas dans un avion sans pièce d'identité !

Mme Valérie Beauvais. Mon amendement CD638 a été défendu. Quitte à contredire Mme la ministre et Mme la rapporteure, je veux rappeler que la « loi Savary » rend obligatoire la détention d'un titre d'identité lorsque l'on n'a pas de titre de transport valide.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non !

Mme Valérie Beauvais. Or aucune sanction n'est applicable pour le non-respect de cette obligation. À quoi sert-il de faire des lois si elles ne sont pas appliquées ? Il convient donc de s'assurer que ce comportement est verbalisé, car il peut même arriver que des gens usurpent l'identité de quelqu'un qu'ils n'aiment pas ou à l'encontre de qui ils ont un grief.

M. Bertrand Pancher. Mon amendement CD864 est défendu, mais je crains beaucoup qu'il ne prospère pas...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes tous mobilisés pour lutter contre la fraude. Je pense avoir eu l'occasion de lire la « loi Savary » en son temps, et même de la faire appliquer dans des fonctions antérieures. Cette loi dit que l'on doit justifier par tous moyens son identité. Elle dit également qu'un contrevenant peut être retenu sur instruction d'un OPJ pour ensuite pouvoir procéder à un contrôle d'identité en conduisant, sous le contrôle de l'OPJ, le contrevenant jusqu'au poste de police. Voilà ce que dit la « loi Savary ».

La situation que vous décrivez, Monsieur le député Gérard Menuel, est intéressante : s'il n'y a pas de contrôleurs dans le train, il est difficile de leur conférer des compétences et des prérogatives complémentaires...

M. Gérard Menuel. Ce n'est pas la question !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'aurais donc mal compris votre propos, Monsieur le député...

En tout état de cause, ce que révèle cette discussion, c'est que les opérateurs, les entreprises de transport et peut-être l'UTP, réputés mettre en œuvre la « loi Savary », ont visiblement besoin d'un nouvel échange ait lieu sur le contenu de la loi, les modalités de sa mise en œuvre et la façon dont on pourrait, le cas échéant, l'améliorer dans le respect de la Constitution. Je propose donc que nous organisions cette réunion de travail.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

Mme Zivka Park, rapporteure. En France, un principe républicain fait que l'on n'est pas tenu d'avoir sur soi une pièce d'identité ; il faudrait modifier la Constitution pour que ce soit le cas.

Mme Valérie Beauvais. Non !

Mme Zivka Park, rapporteure. J'ai le droit de le dire, tout de même...

Mme la présidente Barbara Pompili. Seule la rapporteure a la parole. Mes chers collègues, si vous voulez que je vous lise la loi, je le fais : on doit être porteur d'un document pouvant attester de son identité, mais ce n'est pas obligatoirement une pièce d'identité. Ne mélangez pas tout, s'il vous plaît !

Mme Zivka Park, rapporteure. Lorsque quelqu'un n'a pas de pièce d'identité sur lui, la police peut toujours conduire l'intéressé au poste pour faire un contrôle ; c'est la loi...

M. Bruno Millienne. Le problème est que la loi n'est pas appliquée.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ça n'est pas appliqué, peut-être, mais on peut le faire. Avis défavorable sur tous ces amendements

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, il suffit de regarder précisément le code des transports ; l'article L. 2241-10 précise effectivement que l'on doit, quand on n'est pas capable de produire un titre de transport, justifier son identité. Un arrêté du 4 septembre 2017 portant application de cet article décline la liste des pièces pouvant justifier cette identité : ce peut être une carte nationale d'identité, un passeport, un permis de conduire, une carte d'invalidité civile ou militaire, une carte du combattant délivrée par les autorités militaires, une carte d'identité délivrée par les autorités militaires, un permis de chasser, ou encore un récépissé valant justification de l'identité, délivré en échange des documents justificatifs de l'identité.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous invite à nous lire l'article 2 du même arrêté, Monsieur le député !

M. Jean-Marie Sermier. Cela signifie que, lorsque vous avez affaire à quelqu'un qui n'a pas de titre de transport, vous pouvez lui demander de justifier de son identité au moyen de ces pièces...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Non !

M. Jean-Marie Sermier. Mais si vous ne pouvez pas justifier de votre identité, que se passe-t-il ? Rien ! C'est pourquoi nous proposons la constitution d'une infraction, avec une sanction à la clé.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous avez conscience, mes chers collègues, que ce débat aura à nouveau lieu plus tard, mais nous pouvons continuer d'en discuter sans fin...

M. Michel Vialay. Lorsqu'une loi n'est pas efficace, ce que Mme Aude Luquet et moi-même avons pu constater lors de nos travaux sur la « loi Savary », il faut la faire évoluer. S'il y a 500 millions d'euros de fraude, c'est bien que se pose un problème, et qu'il faut le résoudre.

Vous dites ensuite qu'il faut dépêcher un OPJ : comparez le nombre de fois où cela est fait avec le nombre de fois où il aurait fallu le faire, et vous aurez la preuve de l'inefficacité du dispositif ! Pensez-vous que beaucoup d'OPJ sont disponibles pour ce faire ? Bien évidemment non ! Ce n'est pas leur priorité, et on peut le comprendre : ils ont d'autres missions à remplir dans le domaine de la sécurité publique.

C'est pourquoi il faut trouver les moyens de faire en sorte que l'on ne puisse pas, sans reprendre les mots de M. Gérard Manuel, se moquer des contrôleurs en leur communiquant de mauvaises indications sans aucune conséquence. C'est donner un très mauvais exemple aux jeunes !

M. Bertrand Pancher. Pour prendre souvent le TGV à la gare de l'Est, j'ai très régulièrement vu des gens arrêtés alors qu'ils n'avaient pas de papiers, et je peux témoigner que des OPJ viennent pour rendre ces contraventions valides. Cela arrive, quoi qu'on en dise.

Je comprends par ailleurs que le sujet est complexe, c'est pourquoi je suis satisfait qu'une réunion de travail soit organisée avec l'ensemble des organisations concernées, car nous n'épuiserons pas la controverse ce soir. Je vous remercie donc, Madame la ministre, de votre proposition, et je retire mon amendement CD864.

L'amendement CD864 est retiré.

M. Gérard Manuel. Je souhaiterais apporter quelques précisions à Mme la ministre. Sur la ligne Paris-Troyes, on voit régulièrement en semaine des gens monter dans le train sans payer leur titre de transport. Mais le vendredi soir, il y a des centaines de personnes en plus, au point que les trains sont super-bondés ; et comme les contrôleurs sont dans l'impossibilité d'accomplir leur tâche, les contrevenants savent qu'ils peuvent frauder en toute impunité et ils en profitent ! Une solution pourrait consister à contrôler les voyageurs à l'entrée du quai le vendredi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par exemple.

M. Gérard Menuel. Mais laisser ces gens-là donner de fausses adresses crée des situations compliquées en fin de semaine, car on prend des habitudes, notamment chez un certain public.

M. François Ruffin. Pour être moi-même un usager du train, je constate moi aussi qu'il y a des fraudeurs. Mais si les trains sont bondés et que les gens n'y sont pas bien, ce n'est pas principalement à cause de la fraude ; l'amélioration du train, c'est autre chose que la seule chasse aux fraudeurs. Et je ne voudrais pas que l'élimination de quelques délinquants serve de prétexte pour renforcer les mesures sécuritaires (*Mouvements*), notamment en rendant le port du titre d'identité obligatoire.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je crois que tout le monde ne sait pas de quoi nous parlons. Il n'existe pas d'obligation d'être porteur d'un titre d'identité : il faut pouvoir justifier de son identité avec les documents qui ont été énumérés. L'arrêté du 4 septembre 2017 prévoit que, lorsque la personne concernée ne peut présenter aucune de ces pièces, son identité peut être justifiée par la présentation de tout document comportant ses noms, prénom, date et lieu de naissance ainsi qu'une photographie. L'obtention de ces informations peut résulter de la combinaison de plusieurs documents comportant au moins les noms et prénoms : ce peut être une carte de bibliothèque, pas nécessairement une pièce d'identité.

L'article 1^{er} de l'arrêté précise : « Lorsque la personne concernée ne peut présenter aucune des pièces mentionnées aux 1° à 9° du présent article, son identité peut être justifiée par la présentation de tout document comportant ses noms, prénom(s), date et lieu de naissance ainsi qu'une photographie. L'obtention de ces informations peut résulter de la combinaison de plusieurs documents comportant au moins les nom et prénom(s). Ce ou ces documents doivent avoir été délivrés par une administration publique française, par un établissement scolaire ou d'enseignement supérieur français ou un exploitant d'un service français de transport routier, ferroviaire ou guidé. Ils précisent l'autorité administrative ou le service qui a délivré le document ainsi que la date de délivrance. »

Nous sommes donc bien d'accord, tout le monde dispose de la même information ; je vais pouvoir faire voter sur ces amendements après une nouvelle intervention de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Que se passe-t-il si vous n'êtes pas en possession d'un document regroupant la totalité des informations potentielles permettant de justifier de votre identité ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je précise que ce complément a été ajouté afin de respecter la Constitution ; si vous n'avez rien, vous demandez l'intervention d'un OPJ.

Soyons clairs : je partage votre volonté de lutter contre la fraude. Si des dispositions sont nécessaires, dans le respect de la Constitution, pour mieux répondre à cet objectif, elles seront bien évidemment proposées par le Gouvernement. Ces sujets sont compliqués et la réunion de travail que j'ai évoquée ne sera pas inutile.

J'ajoute par ailleurs, en référence à ce que nous dit M. Gérard Menuel, qu'il n'est pas non plus interdit aux entreprises de transport de prendre des dispositions pour mieux contrôler l'accès à bord des trains, en vérifiant les titres du transport à l'entrée des quais. On peut donc aussi faire preuve d'imagination ou d'efficacité dans la lutte contre la fraude par d'autres moyens.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, Madame la ministre, cette réunion aura donc lieu – cela pourrait faire l'objet d'une audition, nous y réfléchirons... (*Sourires.*)

Je mets aux voix ces amendements.

La commission rejette les amendements identiques CD65, CD148, CD485 et CD638.

Puis elle en vient à l'amendement CD869 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable également.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD862 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même avis que précédemment.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

Article 32 sexies (nouveau) : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres*

La commission en vient à l'amendement CD2798 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le présent amendement a pour objet de permettre au Gouvernement de réagencer par ordonnance les dispositions du code des transports relatives à la sûreté dans les transports terrestres. Dans un objectif d'intelligibilité de la loi, cette habilitation permettrait de rendre ce code plus lisible en réorganisant des dispositions qui sont se sont stratifiées au fur et à mesure de l'adoption de différentes lois. Cette réorganisation permettrait d'ailleurs de mieux accueillir dans le code les mesures proposées par la présente loi d'orientation des mobilités, telles que le recours aux équipes cynotechniques pour la détection de traces d'explosifs ou l'expérimentation des caméras individuelles par les agents assermentés des opérateurs de transports.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis favorable à toute simplification du code des transports, qui est fort compliqué.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je suis désolé, mais nous avons déposé une cinquantaine d'amendements dont nous venons de débattre. Cela a donné lieu à une discussion plutôt intéressante ; et maintenant, vous nous expliquez que toute façon, sur les problèmes de sécurité, vous allez déposer une ordonnance ! Je trouve peu convenable de nous déposer ainsi, en plein milieu d'une réunion de commission, un amendement visant à procéder par ordonnance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne voudrais pas qu'il y ait d'ambiguïté, Monsieur le député : il s'agit de réorganiser le code à droit constant.

La commission adopte cet amendement.

Article 33 (articles L. 1264-2, L. 2241-1 et L. 2251-1-2 du code des transports) : *Adaptation du périmètre d'intervention du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD1989 de Mme Valérie Lacroute, CD2402 de M. Bertrand Pancher, et les amendements identiques CD748 de M. Guy Bricout, CD808 de M. Martial Saddier, et CD1289 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1989 clarifie les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté.

Afin d'améliorer la sûreté dans les transports publics et le sentiment de sécurité des voyageurs, la « loi Savary » du 22 mars 2016 permet aux opérateurs de se doter d'un service interne de sécurité. Cependant, à la lumière des expériences menées par certains opérateurs en Île-de-France et validées par Île-de-France Mobilités, les prestations de sociétés de sécurité privées pour des missions de sécurisation dynamique peuvent aussi s'avérer totalement adaptées pour les réseaux de surface, à des coûts compétitifs. L'objectif de cet amendement est de clarifier la possibilité pour les opérateurs de transport de recourir à ce type de services pour effectuer les missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent en s'attachant les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée – dans l'intérêt de nos concitoyens, bien évidemment.

M. Bertrand Pancher. Dans le même esprit, mon amendement CD2402 propose de compléter la rédaction du le 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports afin de donner aux entreprises de transport plus de latitude dans l'organisation de la mission de lutte contre la fraude.

M. Guy Bricout. L'amendement CD748 est similaire à celui de Mme Valérie Lacroute. Face au sentiment d'insécurité croissant dans les transports en commun, il clarifie les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sécurité, en leur offrant le choix entre le recours aux services internes de sûreté ou le recours à une entreprise de sécurité privée.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD808, identique, vient d'être brillamment défendu...

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1289 poursuit également l'objectif de clarifier la possibilité, pour les opérateurs de transports, de choisir entre les services internes de sécurité ou des sociétés privées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lors de l'examen au Sénat, le code des transports a été modifié afin d'explicitier la possibilité, pour des agents assermentés d'une entreprise de transports, de constater des infractions à la demande d'une autre entreprise de transports, par exemple dans le cadre de filiales.

Ces amendements ouvrent plus largement la possibilité, pour les entreprises de transport, de recourir à des agents assermentés qui ne sont pas employés directement par une entreprise de transport. En raison de l'imprécision de la rédaction actuelle du code des transports, certains opérateurs ont déjà eu recours à des services externalisés de contrôle des titres de transport. Il est vrai que cette mesure permettrait de renforcer la présence humaine sur les réseaux tout en laissant une souplesse d'organisation aux opérateurs.

Pour autant, une réflexion sur la formation de ces personnels, adaptée à l'environnement et aux contraintes spécifiques des transports, devrait être conduite en complément de la présente proposition.

Pour cette raison, je propose le retrait de cet amendement : outre les services de transport assermentés intervenant sur d'autres réseaux, il évoque également les personnels de sécurité privée. À ce stade, je suis disposée à ouvrir cette faculté uniquement aux personnels assermentés de sociétés de transport.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis que la ministre. Les agents des sociétés privées ne sont pas assermentés ; il ne convient pas de les ajouter à la liste des personnes chargées de constater par procès-verbal qui figure à l'article L. 2241-1 du code des transports. Avis défavorable.

Sans sombrer dans la caricature, si l'on adoptait tous les amendements proposés depuis tout à l'heure, on installerait partout des caméras de sécurité, des caméras-piétons, des armes, on ferait intervenir tout un tas de gens partout...

M. Bertrand Pancher. Ces arguments valent autant pour les cinquante amendements sur la taille des casques de trottinettes, qui ont d'ailleurs été retirés ! Nous ouvrons le débat, les amendements seront retirés, ils auront contribué à la réflexion.

Les amendements CD2402 et CD1289 sont retirés.

Mme Valérie Lacroute. Pour ma part, je maintiens mon amendement. Et même si les débats vous semblent un peu longs, Madame la rapporteure, la sécurité de nos concitoyens et la possibilité pour nos entreprises de transport d'effectuer leurs missions dans les meilleures conditions de sécurité méritent un débat, et je ne vois pas où nous pourrions l'avoir en dehors de cette commission ! Nous avons l'occasion de nous exprimer et d'échanger avec la ministre ; il en ressort des avancées puisqu'une réunion sera organisée sur ce sujet. Soyons positifs, et laissez-nous discuter des sujets qui nous semblent importants.

Mme Zivka Park, rapporteure. Chers collègues, je suis très heureuse là où je suis, je me plais à débattre de ces sujets avec vous, et nous pourrions encore y rester des jours. La ministre également se tient à notre disposition pour en discuter.

En effet, la sécurité de nos concitoyens dans les transports est essentielle. Mais depuis tout à l'heure, si nous prenons la mesure des amendements proposés, avec la multiplication des caméras, des armes et des assermentations, cela commence à faire beaucoup ! Mais débattons, je ne crains pas le débat, je l'apprécie au contraire.

Mme la présidente Barbara Pompili. Et nous serons tous là ce week-end...

M. Guy Bricout. Sous réserve des réflexions de la ministre, à savoir l'assermentation et la formation, je pense que plus il y aura de personnes pour assurer la sécurité, meilleur ce sera, et il serait bien que cela figure dans la loi.

L'amendement CD1989 est rejeté.

Puis les amendements identiques CD748 et CD808 sont rejetés.

La commission est saisie des amendements identiques CD1988 de Mme Valérie Lacroute et CD2380 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. Je suis désolée de vous reparler de sécurité et de sûreté dans les transports...

La rédaction actuelle de l'article 33 donne à la seule RATP une mission générale de sécurité sur les réseaux exploités par Île-de-France Mobilités, en l'occurrence au GPSR (groupe de protection et de sécurité des réseaux).

Nous proposons une organisation qui permette à tous les opérateurs en matière de sécurité d'intervenir. Le centre de commandement des opérations pour la sécurité va se construire, et nous pourrions donc envisager un système de sûreté à trois niveaux sur l'ensemble des réseaux d'Île-de-France Mobilités, qui sont nombreux. Le service de sûreté des opérateurs se chargerait des interventions de basse intensité, le GPSR et la surveillance générale de la SNCF (SUGE) des interventions d'intensité moyenne et les services de police des interventions de haute intensité.

L'objectif est de trouver une bonne coordination entre les trois niveaux, car l'Île-de-France est un très grand périmètre, qui s'étend jusqu'à 80 kilomètres autour de Paris. Il est important que les différents opérateurs de transport puissent intervenir et se coordonner au sein de ce centre de commandement.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD280, identique, est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vos amendements redessinent l'organisation de la sûreté sur les réseaux franciliens : les deux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP pourraient intervenir sur tous les réseaux franciliens à la demande de l'exploitant du réseau ou de l'autorité organisatrice.

Ce dispositif est éloigné de la proposition du Gouvernement. Certes, pour les bus et les tramways, la logique est proche, avec un exercice à la demande. Mais il me semble que la séparation par mode de transport doit être respectée : je ne pense pas que le service de sécurité interne de la SNCF ait vocation à intervenir dans les bus, ses agents ne sont pas formés à cet effet.

On peut envisager des services parfaitement polyvalents, mais il faut alors mesurer les coûts de formation induits. De ce point de vue aussi, la spécialisation a un intérêt.

Pour les réseaux souterrains, il est important, compte tenu de leur extrême imbrication, d'assurer l'homogénéité des intervenants. C'est donc le service de la RATP qu'il est proposé de faire intervenir, à la demande évidemment de l'autorité organisatrice et sous le contrôle du régulateur.

Vous proposez une autre organisation, qui peut être débattue et qui méritera des réflexions ultérieures, mais à ce stade, je préconise de nous en tenir à l'organisation proposée par le Gouvernement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement, il a été proposé par Île-de-France Mobilités, qui a réfléchi...

M. Bruno Millienne. Ah !

Mme Valérie Lacroute. C'est une autorité organisatrice, Monsieur Bruno Millienne, ce n'est pas un lobby !

Mme la présidente Barbara Pompili. Si, Île-de-France Mobilités est un groupe de pression parmi d'autres... Mais il a tout à fait le droit de défendre ses points de vue.

M. Bruno Millienne. Absolument !

Mme Valérie Lacroute. Je souhaitais seulement préciser d'où venaient ces amendements. C'est l'autorité organisatrice qui a réfléchi à cette organisation, et qui la trouve pertinente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous savons très bien que lorsqu'il y a des amendements identiques, ils viennent souvent d'un lobby ou d'un autre. Dire d'où viennent les amendements est une bonne habitude que je conseille à tout le monde.

Tous les lobbys ont le droit de défendre leur point de vue ; à nous, chers collègues, de prendre la hauteur nécessaire pour définir l'intérêt général.

La commission rejette les amendements.

Elle en vient à l'amendement CD1666 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je partage les propos de la ministre sur les dispositifs qui gagneraient à être déployés en matière d'accès aux trains, et aux quais, pour assurer l'accès tranquille aux transports.

S'agissant des contrôleurs, tous ceux qui prennent le train constatent qu'ils sont de moins en moins nombreux. Il me peine parfois, quand je prends le train, de voir un de ces agents exposés à certaines situations de malentendu ou de tension, au seul titre de la prévention, qui peuvent conduire à une dégradation de la situation. Au demeurant, interrogez les cheminots : le contrôleur n'a pas pour seule tâche de s'intéresser à votre billet, il a une mission beaucoup plus large d'assistance au chef de bord, il participe à la sûreté générale à bord du train, mais aussi à la sécurité du transport et de la ligne.

Même si l'on tient à maintenir l'équilibre entre la prévention et la dissuasion, ce qui est légitime, la prévention me paraît un peu délaissée. Les effectifs de contrôle à bord des trains mériteraient d'être augmentés, et non de passer par pertes et profits comme nous le voyons aujourd'hui.

J'en viens plus spécifiquement à mon amendement CD1666, qui va à rebours des amendements précédents et de l'intention du Gouvernement dans cet alinéa, puisque nous estimons que la séparation comptable des activités de sûreté et d'exploitation est de nature à favoriser la filialisation des activités au détriment de l'efficacité du service. Nous y sommes donc opposés.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est prévu dans d'autres articles du projet de loi que ce service de sécurité puisse intervenir à la demande de l'autorité organisatrice pour le compte d'autres opérateurs. Il est donc bien normal que l'on souhaite isoler les comptes de cette activité à des fins de facturation de ces services en toute

transparence, sous le contrôle de l'ARAFER, qui agira en tant que régulateur. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La mise en place du principe de séparation comptable, outre qu'elle correspond aux exigences européennes, est un outil de transparence dont nous ne devons pas nous priver. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD3027 de la rapporteure.

Enfin, elle adopte l'article 33, modifié.

La réunion, suspendue à dix-huit heures dix, reprend à dix-huit heures vingt.

Après l'article 33

La commission est saisie des amendements identiques CD2470 de Mme Valérie Lacroute, CD2484 de Mme Natalia Pouzyreff et CD2647 de Mme Aude Luquet, ainsi que de l'amendement CD909 de M. Bertrand Pancher et CD205 de M. Michel Vialay.

Mme Valérie Lacroute. La loi « Savary » du 22 mars 2016 a institué la possibilité pour les entreprises de demander aux autorités publiques si un candidat ou un salarié affecté à une fonction sensible est compatible avec la sûreté des personnes ou des biens. Mon amendement CD2470 propose d'élargir la liste des fonctions sensibles.

Mme Natalia Pouzyreff. L'amendement CD2484 est identique.

Mme Aude Luquet. Mon amendement CD2647 également. Lors des auditions que nous avons menées pour établir le rapport sur la « loi Savary », nous avons rencontré un ensemble d'entreprises. Elles avaient indiqué être globalement satisfaites par ce dispositif d'enquête administrative, mais souhaitaient voir élargir la liste des personnes qui peuvent être concernées. Par exemple, le personnel d'entretien et de maintenance qui est en contact avec les infrastructures, ou celui chargé de l'entretien du matériel roulant, ne figure pas dans la liste des personnes soumises à enquête administrative.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD909 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD205 propose également d'élargir la liste des fonctions sensibles, afin d'assurer une meilleure sécurisation des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le code de la sécurité intérieure prévoit que les salariés occupant un emploi en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public peuvent faire l'objet d'une enquête administrative. La liste des fonctions a été précisée par décret.

Vos amendements soulèvent une question légitime sur le champ du criblage. Nous nous sommes rapprochés du ministère de l'intérieur, qui nous alerte du risque d'une hausse incontrôlée du nombre d'enquêtes administratives à réaliser. Je vous propose le retrait de vos amendements au bénéfice d'un travail à approfondir avec le ministère de l'intérieur.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Natalia Pouzyreff. Je retiens la proposition de la ministre de poursuivre la discussion avec le ministère de l'intérieur, car si la préoccupation est légitime, elle se doit d'être suivie. Je retire l'amendement CD2484.

Les amendements CD2484 et CD909 sont retirés.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens mon amendement, et je soutiens la ministre pour tous les travaux qu'elle va devoir mener, notamment en matière de sécurité, d'ici à la séance publique. Bon courage, Madame la ministre...

Mme Aude Luquet. Je retire pour ma part mon amendement CD2647 suite aux propos de la ministre. Ce sujet est important, car il concerne aussi les entreprises sous-traitantes pour lesquelles il n'y a pas d'enquête administrative, ainsi que les salariés mis à disposition. Il faut mener un travail sur toutes ces personnes.

L'amendement CD2647 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements CD2470 et CD205.

Elle se saisit ensuite de cinq amendements en discussion commune, l'amendement CD2479 de Mme Natalia Pouzyreff et les amendements identiques CD64 de M. Michel Vialay, CD908 de M. Bertrand Pancher, CD2469 de Mme Valérie Lacroute et CD2646 de Mme Aude Luquet.

Mme Natalia Pouzyreff. L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que lorsque le comportement d'un salarié est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur se doit de lui proposer un emploi.

Mon amendement CD2479 propose de lever le caractère obligatoire de ce reclassement : il nous semble trop lourd de faire supporter à une entreprise de transport public de personnes une telle obligation. D'autre part, il peut être inopportun de replacer dans l'entreprise une personne dont les autorités publiques ont estimé que le comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD64 reprend les arguments qui viennent d'être développés.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD908 également.

Mme Valérie Lacroute. Mon amendement CD2469 tend lui aussi à supprimer l'obligation de reclassement du salarié. Nous le voyons dans de nombreuses collectivités, reclasser un agent est parfois compliqué. Dans l'intérêt de la sécurité et au regard des risques que l'agent peut faire courir à ses collègues, il doit être possible de le licencier plutôt que de contraindre l'entreprise à le reclasser, alors qu'il peut représenter un danger.

Mme Aude Luquet. Lorsque nous avons rencontré des entreprises qui rencontraient des difficultés suite aux enquêtes administratives concernant un salarié, les aspects de gestion des ressources humaines et de sécurité ont souvent été relevés. Les reclassements sont compliqués, et il serait beaucoup plus simple, au regard de la sécurité pour l'entreprise et pour les usagers, que ces personnes soient licenciées. C'est ce que propose mon amendement CD2646.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces dispositions ont fait l'objet d'un travail approfondi afin de trouver un juste équilibre. Nous sommes en train de parler de salariés qui n'ont pas eu un comportement incompatible avec la sécurité, mais une enquête administrative conclut à la suspicion qu'ils pourraient, le cas échéant, avoir de tels comportements. Ces dispositions ont été rédigées dans un souci de proportionnalité.

Pour avoir eu à l'appliquer dans une entreprise que je dirigeais dans de précédentes fonctions, je peux vous assurer que c'est tout à fait applicable. En particulier, il n'y a pas d'obligation à procéder à un reclassement quand celui-ci s'avère impossible ou lorsque le salarié le refuse.

Des échanges de bonnes pratiques entre les entreprises seraient sans doute utiles, mais je pense que l'équilibre actuel, qui a été réfléchi afin de respecter la présomption d'innocence, permet de donner une réponse proportionnée. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La rédaction actuelle de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure me paraît équilibrée, et le système actuellement en place me paraît fonctionner correctement. Je ne suis pas favorable à sa modification, je demande donc le retrait de ces amendements.

Mme Natalia Pouzyreff. Soucieuse de la proportionnalité, et convaincue par l'expérience précédente de la ministre, je retire mon amendement.

Les amendements CD2479 et CD908 sont retirés.

La commission rejette les amendements CD64, CD2469 et CD2646.

Article 33 bis A (nouveau) (chapitre VI [nouveau] du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports) : *Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police*

La commission est saisie de l'amendement CD2765 de M. Jean-François Mbaye.

M. Jean-François Mbaye. Cet amendement vise à faire bénéficier les sapeurs-pompiers de la gratuité des transports non aériens. C'est un amendement de repli, un de mes amendements précédents ayant été déclaré irrecevable. Il est proposé d'inciter les autorités organisatrices de la mobilité futures et présentes à prendre toute mesure de nature à faciliter l'accès aux transports à ces corps de métiers, à qui nous devons beaucoup ces temps-ci.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Sagesse.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 33

La commission examine les amendements identiques CD1981 de Mme Valérie Lacroute et CD2475 de M. Bertrand Pancher.

Mme Valérie Lacroute. La mission de sûreté sur le réseau ferré national est aujourd'hui assurée par la structure de tête de la SNCF. Si le rattachement de cette compétence donne une souplesse d'emploi à la SNCF en Île-de-France, il conduit le réseau francilien à se retrouver sous-doté en termes d'effectifs. Île-de-France Mobilités a tenté de combler le sous-effectif de la SUGE en Île-de-France. L'amendement CD1981 propose de confier la mission de sûreté au responsable de la SNCF en région Île-de-France, sur le réseau Transilien. Cette proximité de décision permettrait d'assurer une meilleure coordination.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD2479 vise à remédier au déficit de personnel formé et expérimenté de la SUGE en donnant compétence pour la mission sûreté au responsable de la SNCF en région Île-de-France.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lorsque nous avons voté la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, compte tenu de l'ouverture à la concurrence, il a été prévu de remonter l'ensemble des fonctions de sûreté au niveau de la société de tête, pour s'assurer qu'elle aurait l'indépendance nécessaire vis-à-vis de l'entreprise SNCF Mobilités.

Cette séparation est indispensable. Au demeurant, en termes d'organisation, le service interne est organisé en zones de sûreté, dont trois permettent de couvrir l'Île-de-France. Au moment de l'ouverture à la concurrence, il n'est pas possible de loger le service de sûreté au sein de la direction de la SNCF en charge des transports franciliens.

Mme Zivka Park, rapporteure. La sécurité n'est pas la mission de SNCF Mobilités. Par ailleurs, créer une spécificité pour la région Île-de-France peut rendre plus rigide la gestion actuelle du dispositif car la sécurité serait, pour la SNCF, séparée entre deux entités.

M. Bertrand Pancher. Les explications sont convaincantes ; je retire l'amendement CD2475.

La commission rejette l'amendement CD1981.

Elle est ensuite saisie de deux amendements identiques, CD2471 de Mme Valérie Lacroute et CD2485 de Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD2471 propose de permettre une enquête administrative sur certains agents à la demande de l'employeur, ou à l'initiative de l'autorité administrative. Cette possibilité n'a pas été précisée par la loi n° 2017-1510 du 30 octobre 2017 renforçant la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme.

Mme Natalia Pouzyreff. L'amendement CD2485 vise à une harmonisation avec à la loi du 30 octobre 2017, qui renforce la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme et ouvre la possibilité de réaliser une enquête administrative à l'initiative de l'employeur, ce que ne prévoit pas le code des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Manifestement, cette loi mérite d'être mieux connue. Il y a deux sources juridiques aux enquêtes dont font objet les agents de la SUGE et du GPSR : l'article L. 2251-2 du code des transports, et l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

Il n'est pas nécessaire d'étendre aux agents de sécurité de la SNCF et de la RATP en cours d'affectation la possibilité de réaliser une enquête administrative, introduite par la loi n° 2017-1510 du 30 octobre 2017 précitée à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure, dans la mesure où les agents de sécurité de la SNCF et de la RATP relèvent déjà du régime introduit à l'article L. 114-2 du même code par la « loi Savary ». Celui-ci prévoit la possibilité, si le comportement d'une personne occupant un emploi en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens au sein d'une entreprise de transport public de personnes laisse apparaître des doutes sur la compatibilité avec l'exercice des missions pour lesquelles elle a été recrutée ou affectée, de réaliser une enquête administrative à la demande de l'employeur ou à l'initiative de l'autorité administrative.

Le régime des enquêtes administratives applicables à l'exercice des fonctions d'agent de sécurité de la SNCF ou de la RATP est donc complet ; mais manifestement, il mérite d'être mieux connu. Je vous propose de retirer ces amendements dans la mesure où ils sont satisfaits.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande également le retrait de ces amendements.

L'amendement CD2485 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD2471.

Article 33 bis (article L. 1115-3-1 [nouveau] du code des transports) : *Localisation des passages à niveau par les GPS*

L'article 33 bis est adopté, sans modification.

Article 33 ter (section 5 [nouvelle] du chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports) : *Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif*

La commission est saisie de l'amendement CD1972 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il vous est proposé de supprimer l'article 33 ter qui instaure l'obligation, pour les véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un transport public collectif de personnes, de s'équiper en GPS afin de détecter les passages à niveaux.

La dangerosité des passages à niveaux est un élément qu'il faut évidemment prendre en compte, mais les lignes de transports collectifs sont définies, autorisées, connues, et leurs arrêts ont été choisis. Tous les conducteurs qui opèrent sur ces lignes de transport public sont tenus de reconnaître l'itinéraire au préalable. Il ne nous semble pas pertinent d'équiper les lignes de transport collectif de GPS, d'autant que ce pourrait être source d'insécurité s'ils venaient à détourner l'attention du chauffeur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est pleinement engagé en faveur de la sécurisation des passages à niveau. Il partage la préoccupation à l'origine de l'amendement adopté par le Sénat.

Des obligations de reconnaissance des itinéraires s'imposent d'ores et déjà aux transporteurs, et nous pourrions considérer qu'elles permettent d'atteindre le but recherché.

Je m'en remets à la sagesse de votre commission sur cette disposition introduite par le Sénat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je partage votre préoccupation, Madame Valérie Lacroute ; toutefois, je vous demanderai de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD3180 qui exclut du champ de cette obligation les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier.

Mme Valérie Lacroute. Je le retire, mais je vous écouterai avec attention présenter votre amendement...

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD2202 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Si vous me le permettez, je vous propose de présenter trois amendements issus du même rapport, et constituant un ensemble cohérent : les amendements CD2202, CD2205 et CD2203.

L'objectif de l'amendement CD2202 est d'imposer à l'autorité organisatrice de services réguliers de transport routier de personnes, et notamment de transports scolaires, de rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau pour les autocars qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné.

L'amendement CD2205 précise l'obligation de réaliser un diagnostic de sécurité à chaque passage à niveau. En effet, les diagnostics ne doivent pas simplement être réalisés sur les passages à niveau ouverts au trafic automobile, mais sur tous les passages à niveau ouverts, y compris aux seules circulations piétonnes. Par ailleurs, cette obligation doit également concerner l'ensemble des infrastructures ferroviaires, y compris celles qui n'appartiennent pas au réseau ferré national comme les voies ferrées portuaires. Ces diagnostics permettront de connaître les enjeux de chaque passage à niveau afin de réaliser les mesures nécessaires au renforcement de la sécurité.

Enfin, l'amendement CD2203 a pour objectif d'associer le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire lors de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans d'urbanisme, afin de s'assurer de la prise en compte des passages à niveau dans l'aménagement du territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2202 vise à privilégier la recherche d'itinéraires qui limitent le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou les autobus, dès lors que cela ne conduit pas à un allongement important du temps de parcours. Nous avons tous en tête l'accident qui est à l'origine du rapport de Mme Laurence Gayte. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Le groupe La République en marche soutiendra bien sûr les amendements de Mme Gayte. Je salue notre collègue, qui a travaillé durant plusieurs mois sur un rapport à la suite du terrible accident survenu dans sa circonscription. Je la remercie vraiment pour son travail. Je remercie aussi Mme la ministre de nous avoir permis d'aboutir : nous voyons aujourd'hui la concrétisation législative de ce travail.

La commission adopte l'amendement.

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD23 de M. Jean-Yves Bony, CD35 de M. Vincent Descoeur, CD861 de M. Fabrice Brun et CD1973 de Mme Valérie Lacroute, ainsi que l'amendement CD875 de M. Bertrand Pancher.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD23 vise à ne pas rendre obligatoire pour l'ensemble des 100 000 véhicules qui composent le parc français des autobus et autocars l'équipement en GPS ou en smartphones. Cela ne nous paraît pas utile dans le cas des circuits pour lesquels une reconnaissance du parcours est effectuée ou pour ceux qui n'empruntent pas de passages à niveau – autrement dit, pour ce qui constitue souvent des lignes régulières. Toutefois, peut-être l'idée est-elle mieux exprimée dans l'amendement CD3180 de la rapporteure.

M. Vincent Descoeur. Mon collègue M. Jean-Yves Bony a parfaitement défendu mon amendement CD35 qui, si j'ai bien compris, rejoint la préoccupation de Mme la rapporteure. Le dilemme, pour elle, va être de choisir entre les amendements de l'opposition et le sien...

M. Martial Saddier. L'amendement CD861 est défendu.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement CD1973 également. Soyons positifs : si nos interpellations sur ce sujet permettent de régler les problèmes, fût-ce au travers de l'amendement CD3180 de la rapporteure, tant mieux !

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD875 a pour objet d'écarter les services pour lesquels un apprentissage de ligne a été effectué de l'obligation de disposer d'un système d'information sur la circulation permettant de signaler la présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire emprunté. Il s'agit de donner un peu de souplesse au dispositif.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je rappelle qu'il s'agit de dispositions introduites au Sénat, qui marquent une préoccupation forte quant à la sécurité des passages à niveau. Je comprends que vous souhaitiez les aménager. Par ailleurs, je note que des questions d'ordre rédactionnel se posent, notamment dans le renvoi à des arrêtés. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. Sagesse : ces amendements vont dans le même sens que mon amendement CD3180 qui sera discuté peu après, même si celui-ci est un peu plus précis car il renvoie à l'article R. 3111-1 du code de la route. Je demande donc le retrait des vôtres...

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas du tout pareil ! Quand vous dites « sagesse », on peut croire que les nôtres pourraient être adoptés...

Mme la présidente Barbara Pompili. Pour faire simple, la rédaction proposée par Mme la rapporteure est un peu plus précise, mais vos amendements ne sont pas incompatibles avec le sien. Nous pourrions adopter les vôtres et le sien, mais nous dirions deux fois la même chose dans la loi, de deux manières différentes et à deux endroits distincts. Si nous voulons que la loi soit bien faite, peut-être vaut-il mieux s'en dispenser... Je vous invite donc à choisir entre ces amendements.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande donc le retrait de ces amendements au profit du mien, qui dit la même chose, mais d'une manière un peu plus précise.

M. Jean-Yves Bony. La sagesse fait que nous allons les retirer ! (*Sourires.*)

M. Vincent Descoeur. M. Bony ne parle qu'en son nom personnel... mais il se trouve que nous sommes d'accord ! (*Sourires.*)

Mme Valérie Lacroute. Je retire moi aussi mon amendement.

M. Bertrand Pancher. Et moi le mien.

Les amendements sont retirés.

La commission examine alors les amendements identiques CD149 de M. Martial Saddier et CD873 de M. Bertrand Pancher.

M. Martial Saddier. L'amendement CD149 est défendu, Madame la présidente. Il est dans le même esprit que les précédents.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD873 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Mêmes arguments que précédemment.

M. Martial Saddier. Je retire mon amendement.

M. Bertrand Pancher. Et moi le mien.

Les amendements sont retirés.

La commission en vient alors à l'amendement CD3180 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'équipement prévu par l'article 33 *ter* ne semble pas utile pour les véhicules utilisés sur des trajets réguliers, qui sont connus des conducteurs. C'est pourquoi cet amendement exempte de l'obligation d'installation de ce dispositif les véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier, au sens de l'article R. 3111-1 du code de la route. L'amendement est ainsi libellé : « L'obligation mentionnée au premier alinéa n'est pas applicable aux véhicules utilisés exclusivement pour un service régulier, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai bien en tête le fait que les opérateurs de transport souhaitent revenir sur les dispositions adoptées par le Sénat, tout au moins mieux les encadrer, ce que j'entends. En même temps, les questions de sécurité aux passages à niveau sont importantes. Je m'en remets donc à la sagesse de votre commission.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 33 ter modifié.

Article 33 quater (article L. 1614-1 du code des transports) : *Diagnostics de sécurité des passages à niveau*

La commission examine l'amendement CD2205 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Je l'ai défendu précédemment.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour faire suite au rapport de Mme Laurence Gayte, que je salue de nouveau, j'ai présenté le 3 mai dernier un plan d'action destiné à améliorer la sécurité des passages à niveau. L'un des quatre axes de ce plan est de renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque. Les diagnostics réalisés par le gestionnaire de voirie et le gestionnaire ferroviaire permettent de connaître les enjeux de chaque passage à niveau et sont donc un élément essentiel du dispositif. L'élargissement des diagnostics à tous les types de passage à niveau ne peut être reçu que favorablement ; la grille d'évaluation des passages à niveau qui sert à la réalisation de ces diagnostics devra être revue sur cette base et les principes pourront être fixés par décret. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également. J'en profite pour remercier moi aussi notre collègue Mme Laurence Gayte et saluer le travail formidable qu'elle a réalisé durant ces mois.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte alors l'article 33 quater modifié.

Après l'article 33 quater

La commission examine l'amendement CD1959 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. Chaque année, des dizaines d'accidents surviennent aux passages à niveau. L'amendement CD1959 vise donc à davantage sécuriser les passages à niveau en interdisant le passage des transports scolaires sur ceux qui ne sont pas dotés de barrières ou de demi-barrières. L'interdiction favorisera en effet l'équipement en barrières et demi-barrières. En cas d'impossibilité, il conviendra de détourner la circulation des bus et d'emprunter un autre itinéraire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement CD2203 de Mme Gayte à l'article 33 ter vise à imposer aux autorités organisatrices d'analyser les itinéraires des services réguliers pour réduire les franchissements de tous les passages à

niveau. Il permet de prendre en compte tous les franchissements ainsi que tous les services publics réguliers de transport de personnes, tout en laissant une marge d'appréciation quant aux alternatives possibles. À l'inverse, votre amendement pourrait rendre impossible la desserte de certains lieux... Je propose donc son retrait.

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, je comprends les raisons de sécurité qui ont motivé le dépôt de cet amendement, mais celui-ci conduirait à priver de transport scolaire les enfants habitant à un endroit où le seul chemin qui peut être utilisé est coupé par un passage à niveau sans barrière ou demi-barrière. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Pascale Boyer. Je le maintiens.

La commission rejette l'amendement.

Article 33 *quinquies* (nouveau) (article L. 132-7 du code de l'urbanisme) :
Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des SCoT et des PLU concernant des zones qui comprennent des passages à niveau

La commission examine l'amendement CD2203 de Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Je l'ai déjà défendu tout à l'heure à propos de l'article 33 *ter*.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit d'associer le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). Il est en réalité assez fréquent que SNCF Réseau fasse partie des personnes publiques associées ; mais il est tout aussi bien de préciser clairement qu'il doit en faire partie. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Article 34 : Habilitation à légiférer par ordonnance pour adapter le droit applicable aux installations à câbles et simplifier le droit applicable à certaines remontées mécaniques

La commission examine l'amendement de suppression CD115 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, vous savez que, par principe, le fait d'habiliter le Gouvernement à faire la loi par ordonnance déclenche rarement un enthousiasme débordant chez un parlementaire... D'où cet amendement visant à supprimer l'article 34.

Au-delà de la question de principe, j'appelle votre attention, mes chers collègues, sur le fait que cette habilitation donnée au Gouvernement à faire la loi par ordonnance traite des remontées mécaniques dans les stations de ski. Inutile de vous dire que, pour un certain nombre de communes, de villages et de stations de ski, il s'agit là, tout simplement, de quasiment 100 % de leur activité. Je rappelle aussi qu'au-delà du débat que nous avons entre nous sur les questions liées à la montagne – nous sommes un certain nombre à défendre des amendements consacrés aux territoires de montagne –, comme je l'ai dit ce matin, les deux premières destinations touristiques *ex aequo* dans notre pays sont le Var, d'une part, avec 67,4 millions de nuitées, et l'ensemble Savoie-Mont Blanc, dans les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie. Ces deux destinations représentent à elles seules au total 150 millions de nuitées sur les 430 millions qu'enregistre la France, première destination touristique au monde – le tourisme fait d'ailleurs partie des rares secteurs bénéficiaires et ayant un potentiel de développement dans notre pays.

Madame la ministre, de mémoire, la dernière fois qu'une loi a été faite par ordonnance dans le domaine du tourisme, c'était pour les unités touristiques nouvelles. Pour des sujets aussi importants, la coutume veut que l'on évite le recours à une ordonnance, ou à tout le moins que l'on organise un travail en amont entre le Gouvernement et les associations d'élus, de façon à ce que celles-ci connaissent le contenu de l'ordonnance ou au minimum ses grandes lignes. Ce serait d'autant plus souhaitable qu'il est ici question, mes chers collègues – et j'en terminerai par là – de l'exploitation et de l'utilisation du domaine public. Je rappelle en effet que, quand on va au ski et qu'on utilise les téléskis, les télésièges et les télécabines, c'est dans le cadre de délégations de service public : on utilise le domaine public, qui appartient aux collectivités territoriales – donc à la République française.

Je défends cet amendement de suppression parce que, à titre personnel, je ne suis pas partisan de passer par voie d'ordonnance. Au-delà même de la procédure, je lis dans l'article 34 que vous envisageriez de publier l'ordonnance dans l'année qui suit la promulgation de la loi. Cela veut dire que vous avez d'ores et déjà une idée de ce qui figurera dans le texte. Je vous le demande donc solennellement, Madame la ministre : si mon amendement n'était pas adopté, pourrions-nous avoir à tout le moins votre engagement que, d'ici à la séance, ou en tout cas avant la fin de la navette législative, les élus de la montagne, notamment ceux des stations de ski, auront connaissance des grandes lignes du contenu de la future ordonnance ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Si l'article 34 prévoit un délai de douze mois, c'est précisément pour donner le temps à la concertation. L'ordonnance dont il est question ici a pour but de transposer le règlement 2016/424 du 9 mars 2016 relatif aux installations par câbles, qui s'applique aux installations des stations touristiques de montagne, mais aussi en milieu urbain et aux installations sportives. D'une part, le fait de recourir à une habilitation à légiférer par ordonnance va précisément donner du temps pour mener les concertations avec l'ensemble des acteurs concernés – parmi lesquels figurent naturellement les collectivités locales ; d'autre part, il s'agit d'un texte essentiellement technique, même si je n'en sous-estime pas l'importance. Je suis persuadée que les professionnels et les collectivités concernés y seront attentifs, précisément dans le cadre de la

concertation. Je vous propose donc de retirer votre amendement visant à supprimer cette habilitation à légiférer par ordonnance.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est évident que la participation des collectivités territoriales est essentielle à la réussite de la réforme, et je n’imagine pas un instant qu’il n’y ait pas de concertation avec elles. Par ailleurs, cet article est important : il est nécessaire de le conserver. En particulier, il est indispensable de simplifier les règles relatives aux remontées mécaniques, situées pour partie dans les zones de montagne, en leur appliquant les seules dispositions prévues pour les systèmes de transport public guidés, définis par le code des transports. Supprimer cet article, c’est supprimer cette possibilité de simplification. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Martial Saddier, que faites-vous de cet amendement ?

M. Martial Saddier. M. Martial Saddier réfléchit ! (*Sourires.*) Puisque tout le monde semble de bonne foi, je vais retirer mon amendement à ce stade, mais, Madame la ministre, je le déposerai de nouveau en vue de la séance. Je vous remercie de votre réponse, dans laquelle vous avez réaffirmé la concertation avec les associations d’élus. Si, dans votre réponse en séance, vous pouviez ajouter que les parlementaires des stations de ski seront eux aussi associés, cela me comblerait. (*Sourires.*)

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je le note !

L’amendement est retiré.

La commission adopte l’article 34 sans modification.

Article 34 bis (article L. 242-1 du code de la sécurité sociale) : *Exonération de cotisations sociales des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés*

La commission examine l’amendement de suppression CD3265 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s’agit de supprimer un article, introduit au Sénat, qui modifie le régime des cotisations sociales sur les cartes de libre circulation des salariés qui en disposent pour emprunter les remontées mécaniques. Cette disposition relève pour l’essentiel du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS).

Mme Zivka Park, rapporteure. Je m’en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l’amendement.

En conséquence, l’article 34 bis est supprimé.

Après l'article 34 bis

La commission examine l'amendement CD383 de Mme Émilie Bonnivard.

Mme Émilie Bonnivard. Le présent amendement consiste à supprimer l'obligation garantissant la responsabilité civile illimitée des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques, pour aligner la filière sur le régime d'autres secteurs de transport. En effet, l'obligation d'assurance garantissant la responsabilité civile des transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques est sans limitation de somme. Cette obligation, qui existe dans le droit français uniquement pour certains moyens de transport, n'est pas justifiée en ce qui concerne les remontées mécaniques : les risques de dommages corporels y sont particulièrement limités, notamment par le fait qu'elles utilisent des voies de circulation qui leur sont propres. Il n'y a pas de risque de collision entre véhicules pour les remontées mécaniques, exactement comme c'est le cas pour les chemins de fer, tramways et métros, pour lesquels il n'existe d'ailleurs aucune obligation d'assurance responsabilité civile. De même, les transporteurs aériens ne sont pas tenus par une obligation d'assurance sans limitation de somme.

Il existe donc une exception pour les remontées mécaniques, qu'il conviendrait de supprimer parce qu'elle porte préjudice aux opérateurs. Le nombre d'acteurs présents sur le marché assurantiel est très réduit : il est limité aux acteurs – rares – auxquels la politique de souscription et les traités de réassurance permettent d'engager une telle garantie. Le volet dommages corporels en illimité est réhibitioire pour les nouveaux acteurs. Quant aux assureurs tenants historiques, ils gardent leurs clients en portefeuille mais ne cherchent pas à développer cette activité, du fait du volet dommages corporels. J'ajoute que cette obligation n'existe dans aucun autre pays européen ayant des remontées mécaniques, notamment dans les stations de sports d'hiver.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La responsabilité civile des opérateurs de remontées mécaniques peut être engagée en cas d'accident survenant lors de l'utilisation de leurs équipements. Le risque de survenue d'un accident grave qui conduirait à une indemnisation élevée ne peut être totalement exclu, quand bien même la sûreté des installations françaises le rend plutôt faible. En l'absence d'assurance, la victime pourrait n'avoir qu'une très faible indemnisation au regard du préjudice subi. Par ailleurs, l'absence de plafond d'indemnisation n'a pas, jusqu'à présent, eu pour effet de dissuader l'ensemble des acteurs de l'assurance de couvrir la responsabilité civile des opérateurs de remontées mécaniques, puisque certains assureurs sont manifestement en mesure de proposer des contrats adaptés. Je vous propose donc de retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Martial Saddier. Je soutiens cet amendement et voudrais l'expliquer. Nous ne remettons pas en cause, Madame la ministre, le principe selon lequel il faut étudier les choses pour voir comment on peut les faire évoluer. En l'espèce, il s'agit d'un régime de responsabilité civile illimitée. Or – et j'appelle votre attention sur ce point, mes chers collègues – les remontées mécaniques seraient l'une des seules branches dans le secteur des

transports où c'est le cas. On risquerait donc d'avoir des primes d'assurance totalement disproportionnées. Si le Gouvernement ou le Parlement estimaient, à la suite d'une expertise, que certains opérateurs n'étaient pas suffisamment assurés et qu'il fallait rehausser le plafond, pourquoi pas, nous serions prêts à en discuter, de même d'ailleurs que les opérateurs ; mais le fait qu'il n'y ait aucune limite nous paraît, je le répète, totalement disproportionné. Cela risque de mettre certaines stations dans des situations très difficiles. Les autres transports publics, sauf erreur de notre part, ne semblent pas concernés par cette obligation.

Je profite de l'occasion, Madame la présidente, pour faire une remarque sur ce que nous venons de voter – cela fait un moment que nous siégeons : je réagis un peu moins vite. Je voulais appeler votre attention, mes chers collègues, sur le point suivant : l'adoption de l'amendement précédent aboutit à supprimer l'exonération de cotisations sociales pour les cartes attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés. Cela va affecter les pauvres saisonniers – je le dis avec un profond respect –, payés au SMIC, aux alentours de 1 300 ou 1 400 euros, qui auraient pu profiter le dimanche du forfait de ski qu'ils utilisent pour travailler. Je remercie Mme la rapporteure, qui s'en était remise à notre sagesse. Si nous pouvions tous, collectivement – et moi le premier – réagir plus vite et, d'ici à la séance, être un peu plus sages, ce serait mieux. Par avance, merci pour les saisonniers !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour la clarté des débats, je précise que le projet de loi ne modifie en rien le régime de responsabilité civile des exploitants de remontées mécaniques, qui existe depuis des décennies : c'est votre amendement qui vise à le modifier. Nous ne sommes pas en train de créer un régime de responsabilité civile illimitée : celui-ci a existé de tout temps. Manifestement, les exploitants de remontées de ski arrivent à être assurés. Je pense donc que cette proposition n'a pas lieu d'être.

Mme Émilie Bonivard. Ce que nous ne comprenons pas, c'est pourquoi le caractère illimité n'est imposé qu'à ce secteur, alors que ce n'est le cas ni pour les tramways ni pour les trains. Nous souhaitons simplement supprimer cette exception. Nous ne comprenons pas le fondement d'une différenciation par rapport aux autres secteurs des transports qui sont dans le même cadre, c'est-à-dire qui ne présentent pas de risque de collision.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous aurons manifestement l'occasion d'en reparler en séance...

La commission rejette l'amendement.

Chapitre II Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35 (articles L. 5312-11, L. 5312-14-1 [nouveau], L. 5312-18 et L. 5713-1-1 du code des transports et loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire) : *Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3044 de la rapporteure.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD648 de Mme Carole Bureau-Bonnard, CD2108 de Mme Liliana Tanguy et CD2499 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Graziella Melchior. L'État souhaite voir les ports maritimes français rivaliser avec leurs concurrents européens. Cependant, alors que le trafic maritime augmente, la part modale du fluvial baisse, en partie à cause des pratiques de manutention. Pour éviter les dysfonctionnements, il convient d'augmenter la part modale dévolue au fluvial. L'amendement CD648 précise que, dans le cas d'un contrat de concession, des clauses de report modal peuvent être prévues.

Mme Jennifer De Temmerman. Dans le cadre de la stratégie nationale portuaire et de la transformation du modèle économique des grands ports maritimes (GPM), l'objet de l'amendement CD2108 est de remédier aux difficultés de desserte de l'hinterland et à la prédominance du transport routier qui en résulte en encourageant le report modal pour les conventions de terminal conclues par les GPM.

Mme Sophie Panonacle. Il s'agit effectivement, dans ces amendements, des conventions relatives au domaine public. La croissance du trafic dans les ports maritimes depuis 2016 a conduit à une augmentation du pré- et du post-acheminement routier, alors que les infrastructures sont déjà saturées. Je pense qu'il est intéressant d'encourager un rééquilibrage en faveur des infrastructures ferroviaires et fluviales. L'amendement CD2499 vise à inciter les grands ports maritimes à introduire des clauses favorisant le report modal. Il s'agit de compléter l'alinéa 4 de l'article 35 par les mots : « notamment le report modal ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces amendements visent à inciter davantage les ports à favoriser le report modal dans les contrats portuaires. La formulation proposée permet de renforcer, sur ce point, la version actuelle de l'article 35, tout en restant conforme au cadre juridique applicable aux conventions de terminal. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à ces amendements identiques.

La commission adopte les amendements.

Elle en arrive alors à l'amendement CD3263 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Les transporteurs fluviaux doivent supporter des coûts de chargement et déchargement des conteneurs que ne supportent pas le fret routier ni le fret ferroviaire. Cet amendement prévoit d'assurer une égalité de traitement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objet de cet amendement mais, pour des questions rédactionnelles, je vous propose de le retirer au profit de l'amendement CD2821.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Graziella Melchior. Je le retire au profit de l'amendement cité.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement de précision CD3051 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CD2821 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Il s'agit ici des concessions, mais l'argumentation est la même qu'en ce qui concerne les conventions de terminal. L'alinéa 6 pourrait être complété par la phrase suivante : « Le contrat peut prévoir des clauses de report modal. ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait cet objectif de favoriser le report modal. Avis favorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine alors, en discussion commune, les amendements CD2394 de Mme Monica Michel et CD2157 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Monica Michel. Les commissions des investissements, dans les grands ports maritimes (GPM), n'ont qu'un rôle strictement consultatif, mais elles permettent de renforcer la concertation et d'éclairer les réflexions des investisseurs, tant publics que privés, pour une modernisation de l'économie portuaire, au service d'une meilleure compétitivité et attractivité de nos grands ports – lesquels fonctionnent dans un marché concurrentiel.

L'amendement CD2394 vise à permettre à la commission des investissements de rendre un avis consultatif sur les orientations des GPM en matière de recours aux conventions de terminal et aux concessions. Notons que cette commission est déjà consultée également sur le projet stratégique du GPM et sur les projets d'investissements publics en matière d'infrastructures d'intérêt général devant être réalisées sur le domaine portuaire.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de l'amendement CD2157 est de mieux intégrer à l'article L. 5311-11 du code des transports la nouvelle disposition, adoptée par le Sénat, relative à la présentation par le grand port maritime de ses orientations à la commission des investissements. Il s'agit de la replacer à l'alinéa énumérant les documents soumis à l'avis de cette commission. La communauté portuaire est en attente de clarté dans la formalisation des relations entre le gestionnaire du port et les investisseurs : cet amendement vise précisément à répondre à cette attente.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends tout à fait l'objectif de bien associer la commission des investissements mais, soucieuse de ne pas créer des risques de distorsion de concurrence au profit des participants à cette commission qui auraient accès à des informations privilégiées, je trouve la formulation proposée à travers l'amendement CD2194 plus adaptée. Je vous demande donc de retirer ces amendements, au bénéfice de l'amendement suivant.

Mme Zivka Park, rapporteure. Adopter ces amendements pourrait provoquer des conflits d'intérêts, car des représentants des manutentionnaires participent à la commission des investissements. Je demande donc leur retrait au profit de l'amendement CD2194.

Mme Monica Michel. Je retire l'amendement CD2394.

Mme Sophie Panonacle. Et moi l'amendement CD2157.

Les amendements sont retirés.

La commission en vient alors à l'amendement CD2194 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. L'objet de cet amendement est de s'assurer de la cohérence entre les orientations prises pour l'application du I et du II de l'article L. 5312-14-1 du code des transports et le projet stratégique. En outre, il s'agit de garantir la périodicité de la présentation de ses orientations à la commission des investissements, puisque le projet stratégique est élaboré tous les cinq ans. Il s'agit, pour ce faire, de compléter l'alinéa 11 par les mots : « lors de la présentation du projet stratégique tous les cinq ans ».

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable également.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD1716 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Graziella Melchior. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je partage tout à fait l'objectif consistant à favoriser le transport fluvial comme moyen de pré- et de post-acheminement des marchandises. Toutefois, ce n'est pas à la loi de régir les relations contractuelles entre les acteurs privés : les contrats sont en effet négociés localement, au cas par cas, par ces opérateurs dans les ports, en prenant en compte les différents éléments utiles au contrat, y compris le contexte économique du port en question. La question de la facturation de la manutention fluviale doit donc être traitée en dehors de la loi. D'autres outils sont plus pertinents pour traiter la question du report modal, notamment la dégressivité de la redevance tenant compte du report modal, les projets stratégiques des ports, ou encore l'aide au transport combiné, qui a été reconduite jusqu'à la fin du quinquennat. Enfin, la rédaction de l'amendement peut paraître ambiguë et laisser penser qu'il n'est plus possible de facturer la manutention au chargeur. Par conséquent, je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement conduirait le législateur à s'immiscer dans les relations commerciales et dans les contrats entre les transporteurs et les manutentionnaires, ce qui n'est pas souhaitable : je demande moi aussi son retrait.

Mme Graziella Melchior. Je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 35 modifié.

Article 35 bis A (nouveau) (articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports) : *Extension des possibilités d'hypothèques dans les ports*

La commission examine l'amendement CD3258 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement offre de nouvelles possibilités pour un opérateur économique de financer les investissements qu'il réalise sur le domaine public, ce qui contribuera à une meilleure valorisation du domaine portuaire. Pour ce faire, nous ouvrons la possibilité d'hypothéquer un droit réel ou un bien immobilier en vue de garantir un emprunt destiné à financer la réalisation d'un autre bien sur une autre dépendance domaniale occupée par la même entité, qui bénéficierait de plusieurs titres au sein de la circonscription d'un même grand port maritime ou dans les limites administratives d'un port décentralisé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Offrir de nouvelles possibilités de financement lorsqu'un opérateur économique réalise des investissements sur le domaine public contribuera à une meilleure valorisation du domaine portuaire dans les ports d'État et les ports décentralisés. Le Gouvernement y est favorable.

La commission adopte l'amendement.

Article 35 bis (articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports) :
Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD3052, CD3053 et CD3054 de la rapporteure.

Elle adopte ensuite l'article 35 bis modifié.

Article 36 (ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe) : **Évolution du statut de la société du Canal Seine-Nord Europe**

La commission examine les amendements CD1837 et CD1838 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. L'amendement CD1837 a été adopté par la commission des finances. Il vise à sécuriser la contribution de l'Union européenne au financement du canal Seine-Nord Europe. Initialement envisagé à hauteur de 50 % des études et 6 % des travaux sur la programmation 2007-2013, ce soutien a été considérablement accru au fil des ans. En dernier lieu, alors que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe sur la période 2021-2027 limite, sauf exception, le montant des cofinancements de l'Union européenne à 30 % du coût total des dépenses éligibles de ces projets, la Commission européenne a finalisé, en avril 2019, un acte exécutoire qui a ouvert la possibilité d'un financement allant jusqu'à 50 % des études et des travaux. Seuls trois projets en Europe bénéficient d'un tel acte exécutoire. Afin d'apporter toutes les garanties du maintien d'un tel niveau d'engagement de l'Union européenne, il convient de faire figurer un représentant de la Commission européenne, sans droit de vote, au sein du conseil de surveillance du canal Seine-Nord Europe. Le dispositif que je vous propose, mes chers collègues, est calqué sur celui qui est prévu à l'article 11 des statuts de la société du tunnel euralpin Lyon-Turin.

L'amendement CD1838 a quant à lui pour objet de s'assurer que les ordonnances prévues entrent en vigueur assez rapidement après la promulgation de la loi – en tout état de cause, d'ici à la fin de l'année : des délais excessifs pourraient compromettre le soutien financier de l'Union européenne, qui est essentiel à la réussite du projet. Voilà pourquoi je propose cet amendement à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je sais que l'amendement CD1837 est la traduction d'une demande des élus concernés. Avis favorable.

L'amendement CD1838 vise à réduire de six à deux mois le délai maximal d'habilitation pour transformer la société du canal Seine-Nord Europe en établissement public local. Ce délai deux mois serait insuffisant compte tenu de l'obligation pour une ordonnance de passer au Conseil d'État. Je vous propose donc une alternative : nous présenterons un amendement en séance publique visant à inscrire « en dur » dans le texte les dispositions nécessaires. Cela évitera ainsi de devoir recourir à une ordonnance et accélérera la mise en place de la société régionalisée.

En attendant, je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable à l'amendement CD1837 et avis défavorable à l'amendement CD1838.

M. Stéphane Demilly. Vous imaginez aisément que je souhaite intervenir sur l'article 36 que j'ai lu avec beaucoup d'attention, et sur l'amendement des députés du groupe de la France insoumise, même s'il n'a pas été défendu, dont l'exposé sommaire, extrêmement provocateur, m'a beaucoup choqué : il y est question de « gabegie », de « projet pharaonique », d'« écologie du bulldozer »... Heureusement, Talleyrand nous a enseigné que tout ce qui est excessif est insignifiant, sinon il y avait de quoi se rendre malade à la lecture de cet amendement qui s'inscrit dans une opposition systématique, comme d'ailleurs ce fut le cas pour d'autres projets : j'ai encore en tête les propos du président de la France insoumise sur le projet Lyon-Turin qu'il avait qualifié de « grand projet inutile ».

Je voudrais vous livrer quelques réflexions sur cet article 36.

Premièrement, le projet de canal Seine-Nord Europe a fait l'objet d'intenses débats depuis des années. Il a donné lieu à de très larges discussions à toutes les étapes de son élaboration depuis 1992, date des premières concertations. Le temps du débat est maintenant terminé, et nous attendons, notamment dans les Hauts-de-France, l'action et le bouclage financier notamment de la part de l'État. Toutes ces concertations ont abouti à un projet reconfiguré, amélioré, en particulier sur ses aspects environnementaux, comme la suppression de l'alimentation par l'eau de l'Oise initialement envisagée.

Deuxièmement, ce projet est porté par l'Europe. À la veille d'un scrutin européen et à l'heure où les nationalistes et populistes de tout poil tapent sur l'Europe, je voudrais rappeler que nous avons avec ce canal un beau projet d'infrastructures, un beau projet économique, un beau projet environnemental, un beau projet politique et un beau projet touristique. Bien sûr, Monsieur Saddier, on ne rattrapera pas le Var et la Savoie en matière d'accueil de touristes, mais c'est un projet magnifique et paré de vertus. Voilà ce que je voulais rappeler à quelques jours du scrutin européen, puisque l'Europe le financera à hauteur de 50 %, comme l'a rappelé Mme Anne-Laure Cattelot.

Troisièmement, certains ont évoqué des retombées socio-économiques prétendument très largement surestimées. De très nombreuses études ont été réalisées sur ce projet de canal Seine-Nord, qui faisaient état d'une estimation de 3 000 à 6 000 emplois directs par année de chantier. Par ailleurs, le projet de canal fait l'objet d'une démarche « grand chantier » en étroite collaboration entre l'État, la région des Hauts-de-France et les collectivités pour maximiser les retombées économiques.

Mme Jennifer De Temmerman. Votre propos n'a rien à voir avec l'amendement en discussion !

M. Stéphane Demilly. Quatrièmement, l'amendement du groupe La France insoumise opposait la réalisation du canal Seine-Nord Europe à l'amélioration du réseau fluvial actuel.

Mme Jennifer de Temmerman. Mais l'amendement du groupe La France insoumise n'a pas été défendu !

M. Stéphane Demilly. Or le canal est le facteur du développement du fluvial et je crois pouvoir dire que la dynamique autour de la liaison Seine-Escaut permettra d'accélérer, d'une façon générale, la modernisation du réseau fluvial existant.

Enfin, le projet Seine-Nord Europe induira un gain de compétitivité pour les entreprises des territoires desservis et une attractivité renforcée pour de nouvelles implantations industrielles et logistiques, ce qui ne pourra que favoriser la création d'emplois et d'emplois durables.

Pour toutes ces raisons, le projet de canal Seine-Nord Europe, vous le savez, Madame la ministre, est fortement attendu par les acteurs économiques des territoires directement concernés. Je parlais de compétitivité ; chacun comprendra aisément que la massification joue favorablement sur le prix de revient de la tonne transportée.

Je suis toujours très surpris de voir certains se déclarer défenseurs des travailleurs et déposer des amendements contre le travail.

M. Bruno Duvergé. Madame la ministre, je me réjouis que vous proposiez d'inscrire en dur dans la loi la création de cette société de projet régional. Il était temps. Il n'y a maintenant plus de temps à perdre.

M. Hubert Wulfranc. Vous me permettez de préciser la position de notre groupe sur cette question.

Le canal Seine-Nord Europe est un investissement utile car il participe à l'aménagement et à la réactivation économique du territoire, nonobstant les conditions financières dans lesquelles il est élaboré – je laisserai aux élus des collectivités territoriales intéressées le soin de faire des observations à cet égard, qui pourraient tendre à mâliner leur enthousiasme de quelques regrets...

Les élus des territoires normands sont attentifs au projet de l'axe Seine, lancé depuis plus de dix ans. Mais malgré les bons résultats du port du Havre, il s'enlise et peine en amont, jusqu'à Rouen en particulier, à produire des effets de dynamisation à la hauteur de ceux que l'on espère avec le canal Seine-Nord, à savoir la réactivation industrielle et l'aménagement du territoire.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée, et que saisiront probablement plusieurs groupes, pour appeler à nouveau l'attention de Mme la ministre sur la nécessité de « booster » l'axe Seine, et notamment son développement économique, ainsi que les plateformes logistiques qui peuvent développer l'activité et l'emploi dans un territoire haut-normand particulièrement touché par le chômage.

Je rappelle au passage que le projet de contournement de Rouen n'est pas sans effet sur le développement de Seine Sud, future plateforme logistique majeure qui contribuera à la

dynamisation de l'axe Seine, notamment de Rouen sud jusqu'aux approches du Havre et notamment de Port-Jérôme.

M. Gérard Menuel. Notre collègue M. Stéphane Demilly a bien défendu cet article particulièrement important que notre groupe votera.

À l'instant, M. Hubert Wulfranc s'est efforcé de ne pas opposer l'axe Seine et l'axe Seine-Nord. Il y a d'autres dossiers importants sur l'axe Seine, comme le projet Bray-Nogent également en attente de réalisation, dont les études sont avancées.

Tout cela montre bien la volonté de la France de s'orienter vers les voies fluviales, dont les avantages sont nombreux, sur le plan tant de l'environnement que du développement économique dans les secteurs concernés.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je veux rassurer M. Hubert Wulfranc. Je pense que Mme la ministre porte une stratégie ambitieuse en matière de politique de transport maritime et qu'il est intéressant de partager le gâteau mondial du trafic maritime entre les ports français lorsqu'on voit ce qui passe par la Manche, en direction de nos collègues hollandais notamment. Saisissons cette opportunité d'attirer davantage vers les ports français. Mais pas de concurrence Seine, pas de concurrence Nord !

M. Martial Saddier. Je n'ai entendu aucun élu s'opposer à ce principe général qui consiste à diminuer, à terme, le transport de marchandises sur la route, notamment par camions et sur de longues distances.

Mme la présidente Barbara Pompili. Là-dessus, nous sommes tous d'accord.

M. Stéphane Demilly. Cinq cent mille poids lourds en moins !

M. Martial Saddier. Je voudrais avoir une pensée pour les populations et les élus qui subissent plus que d'autres, pour toute l'Europe et le monde entier, les désagréments liés aux points de passage. À ce titre, et je pense pouvoir le dire aussi au nom de Mme Émilie Bonnivard,...

Mme Émilie Bonnivard. Tout à fait !

M. Martial Saddier... je tiens à assurer de la solidarité des vallées alpines sur des projets comme le canal Seine-Nord Europe. Si nous voulons qu'il y ait moins de camions sur les routes, il faut des grands corridors de transport qui passent par des infrastructures alternatives, à l'échelle européenne, du transport sur la route.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous le voyez, le Gouvernement vise à donner tous les moyens pour la réalisation de ce projet important pour l'axe Nord.

Monsieur Hubert Wulfranc, je vous rassure : nous nous occupons également de l'axe Seine. Vous savez que le Premier ministre a annoncé la fusion des ports de l'axe Seine. Nous aurons donc l'occasion de débattre de ce sujet puisque je déposerai, en vue de la séance publique, une ordonnance visant à la fusion des ports de l'axe Seine dans un établissement public unique.

La commission adopte l'amendement CD1837.

L'amendement CD1838 est retiré.

Mme la présidente Barbara Pompili. Maintenant que le vote est passé, je sors un instant de ma fonction de présidente de la commission pour dire quelques mots.

D'abord, je tiens à rendre hommage à la force de conviction de M. Stéphane Demilly qui a toujours été, comme d'autres, un fervent défenseur du canal Seine-Nord Europe. Mais je tiens aussi à prendre date aujourd'hui sur les cruelles désillusions qui vont arriver, tant en termes d'emplois que de développement économique sur un projet présenté comme la solution pour le développement économique de notre territoire des Hauts-de-France. Je tiens à rappeler que tout le monde ne partage pas cet avis. L'histoire nous dira qui avait raison et qui avait tort.

Quant à substituer des camions de la route vers d'autres moyens de transport, attachons-nous au fret. Je suis heureuse que le Comité d'orientation des infrastructures (COI) ait proposé des solutions, notamment sur les autoroutes ferroviaires et sur l'axe Le Havre-Rouen-Amiens-Tergnier, qui me semble très prometteur.

Mme Stéphanie Kerbarh. Très bien !

M. Stéphane Demilly. Je suppose que cela ne figurera pas au compte rendu, sinon cela sous-entend une discussion. On ne peut pas laisser dire de telles choses sans réagir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Mon intervention figurera au compte rendu, mais j'ai bien pris soin de ne pas la faire pendant la discussion des amendements. J'ai d'abord procédé au vote sur l'amendement CD1837, pour que nous soyons bien d'accord. Cet amendement a été adopté et la position du Gouvernement respectée.

Nous reprenons l'examen de l'article 36.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3055 de la rapporteure.

Puis elle étudie l'amendement CD1839 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement, adopté par la commission des finances, concerne la domanialité publique et la maîtrise foncière des terrains des berges et des abords du canal Seine-Nord Europe.

Afin de prendre exemple sur les canaux belges qui ne sont pas seulement des corridors où passent des barges, mais des axes de développement économique, nous proposons que puisse être favorisé le déploiement de projets économiques le long du canal. Il

peut s'agir des abords immédiats du canal nécessaires à son entretien et son exploitation. Il faudrait prévoir, le cas échéant, la mise à disposition d'un syndicat mixte ouvert en vue de confier l'exploitation à une société d'économie mixte à opération unique. Il peut également s'agir d'une bande plus large autour du canal dans laquelle pourraient se développer des projets logistiques et industriels tournés vers le canal. Bien sûr, le foncier disponible et nécessaire à son entretien et son exploitation serait toujours sécurisé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme je l'ai indiqué, le Gouvernement proposera en séance publique un amendement visant à remplacer l'habilitation par des dispositions inscrites directement dans la loi, qui sont le fruit d'un travail partenarial avec les collectivités concernées et qui permettront ainsi d'explicitier les intentions communes s'agissant de la transformation de l'établissement public.

Je vous propose donc de retirer cet amendement, puisque l'ensemble des dispositions qui iront dans le sens que vous mentionnez seront inscrites dans la loi.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je tiens à remercier Mme la ministre pour la confiance qu'elle accorde aux parlementaires en proposant en séance publique un amendement détaillant les dispositions plutôt que de prendre une ordonnance.

Je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 36 modifié.

Après l'article 36

La commission examine l'amendement CD1991 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoyait un débat public en 2012, qui devait être suivi d'études préalables sur une liaison fluviale entre la Saône et le Rhin. Or ce débat n'a jamais eu lieu.

Cet amendement, porté par Mme Danielle Brulebois, prévoit que le Gouvernement remette au Parlement, au 1^{er} janvier 2023, un rapport sur l'état d'avancement de la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et du Rhin, le projet Saône-Rhin ayant été inscrit dans la présente loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le double projet de liaison Saône-Moselle et Saône-Rhin consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit entre la Méditerranée, l'Europe du Nord et l'Europe centrale, en reliant les deux axes majeurs que

sont le Rhône et le Rhin et ses affluents. Le linéaire concerné représente environ 350 kilomètres, pour un coût de l'ordre de 15 milliards d'euros, à financer par la collectivité publique, soit un montant supérieur à l'ensemble des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour la période 2019-2023.

Ce projet apparaît hors de portée des financements envisageables à court et moyen terme. Compte tenu de ces éléments, la perspective d'un débat public qui avait fait l'objet d'une préparation au début des années 2010 par Voies navigables de France (VNF) a été abandonnée. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Article 37 (ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française et articles L. 5142-1, L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports) : *Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance*

La commission est saisie de l'amendement CD67 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Outre la froideur que suscite de notre part le recours aux ordonnances, nous constatons, comme M. Martial Saddier, que les sujets évoqués à l'article 37 concernant les domaines fluvial et maritime en matière sociale et environnementale, et plus précisément les missions de Voies navigables de France, sont évidemment en interface avec les questions d'aménagement du territoire auxquelles sont confrontées les collectivités territoriales à proximité. Autant de raisons qui justifient notre opposition au recours aux ordonnances. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 37.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre position de principe. Cependant, la technicité des nombreuses transpositions de textes internationaux et européens me semble justifier le recours aux ordonnances. Avis défavorable à la suppression de cet article.

Mme Zivka Park, rapporteure. Une grande partie des sujets traités par ces ordonnances, comme l'articulation entre le permis d'armement et la carte de circulation, sont extrêmement techniques. Je considère qu'il n'est pas indispensable d'entretenir le Parlement excessivement longtemps sur ces sujets et que le recours à des ordonnances est approprié. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD3197 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement propose de ratifier l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française. En effet, un projet de loi de ratification de cette ordonnance avait été déposé au Sénat le 15 février 2017, mais il n'a pas été mis à l'ordre du jour. Cette ratification est nécessaire, car l'ordonnance a constitué un grand progrès dans l'amélioration de la qualité et de la lisibilité du droit maritime. Elle a mis fin à la fragmentation du droit applicable aux espaces maritimes qui nuisait à sa bonne compréhension et à sa bonne application ; elle a par ailleurs complété le droit existant pour tirer toutes les conséquences de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3056, CD3057, CD3058 et CD3059, tous de la rapporteure.

La commission en vient aux amendements CD2401 et CD2476 de M. Didier Le Gac.

M. Didier Le Gac. Ces amendements ont été discutés à plusieurs reprises avec les services de la Direction des affaires maritimes, avec lesquels je suis en relation depuis plusieurs semaines pour les préparer.

Comme l'a rappelé M. Hubert Wulfranc, l'article 37 a trait à des mesures d'assouplissement et de simplification qui vont être prises par ordonnance. J'entends bien être particulièrement vigilant, au nom de mon groupe, à leur rédaction.

L'amendement CD2401 vise à mieux préciser les critères de dérogations à l'affiliation au régime spécial des marins, autrement dit à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Je propose, à l'alinéa 12, de substituer au mot : « occasionnel » le mot : « accessoire », ces deux mots n'ayant pas exactement la même signification. La rédaction de cet alinéa est suivie avec beaucoup d'attention par l'ensemble des marins et des métiers de la mer qui craignent une ouverture à une dérogation totale.

L'amendement CD2476 concerne également l'alinéa 12. La première mouture de l'alinéa ne laissait rien apparaître quant à la longueur des navires pour lesquels des dérogations seront accordées. C'est pourquoi il me semble important de compléter l'alinéa par la phrase suivante : « Les conditions particulières mentionnées ci-dessus prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation

professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire ». C'est une sécurité pour ne pas voir demain apparaître sur l'eau de nombreux abus.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable sur ces deux amendements qui permettent d'éviter tout malentendu en précisant mieux les intentions que sous-tendent ces dispositions.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Je salue au passage mes collègues qui se sont impliqués fortement sur la partie maritime.

La commission adopte successivement ces amendements.

Puis elle est saisie de l'amendement CD3282 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement vise à mieux préciser la nature, l'objet et les conditions d'exercice des stages prévus pour les jeunes en définissant le cadre nécessaire à la réalisation de périodes de découverte à bord des navires pour des jeunes qui souhaitent une première mise en contact avec le métier de marin avant de décider de s'engager dans des formations longues qui sont nécessaires pour exercer cette profession.

La législation actuelle ne permet pas d'embarquer à bord des navires des personnes sans qualification professionnelle maritime ou qui ne sont pas inscrites dans des formations maritimes. En conséquence, l'embarquement pour réaliser des périodes de mise en situation professionnelle et de découverte n'est pas possible. La mesure s'adressera à des chômeurs ou à des jeunes en recherche d'orientation professionnelle. Elle aura un effet bénéfique sur l'attractivité des métiers de marin.

Cet amendement répond à une forte demande des professionnels dans un secteur où les besoins de recrutement et de renouvellement des générations sont forts. Plusieurs députés des départements littoraux m'ont interpellée sur cette question, dont M. Didier Le Gac.

S'agissant d'une précision sur une habilitation à légiférer par ordonnance, c'est bien volontiers que le Gouvernement reprend cette demande au travers de cet amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis très favorable. Le domaine maritime est injustement méconnu. J'ai appris à le connaître au travers de ce texte de loi. Si la disposition proposée permet de faire découvrir le monde maritime à nos jeunes, ce sera une très bonne chose.

M. Jimmy Pahun. Nous avons été plusieurs à travailler sur trois nouveaux brevets de petite plaisance. Ils ont été conçus pour des navires de moins de douze mètres. Le brevet dit « restreint » d'aptitude à la conduite de petits navires concerne les activités commerciales qui ne transportent pas de passagers et qui consistent pour l'essentiel en la livraison de nourriture et produits frais au mouillage. Le brevet d'aptitude à la conduite de petits navires concerne des activités autorisant le transport de passagers, pouvant aller jusqu'à douze passagers, dans des embarcations à moteur, sur des petites distances. Le troisième brevet permet de devenir capitaine ou matelot d'un navire à voile de moins de douze mètres

effectuant une navigation diurne à moins de six milles d'un abri et transportant au plus douze passagers. C'est ce troisième brevet qui demande un peu de relecture. Le prérequis pour l'obtenir est compliqué par le fait qu'il nécessite soit un brevet d'État, soit un certificat d'aptitude que beaucoup de navigateurs qui ont navigué un peu n'ont pas nécessairement alors qu'il leur est tout à fait possible de faire valider leurs acquis de l'expérience. Je souhaite que l'on en tienne compte.

Mme la présidente Barbara Pompili. Même si ce n'est pas en lien direct avec le présent amendement...

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2797 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il s'agit, au travers de cet amendement, d'étendre le champ de l'ordonnance de l'article 37 sur plusieurs sujets fluviaux : la police permettant la rétention du permis de conduire, la transposition d'une directive sur les qualifications professionnelles en navigation intérieure, et la mise en place d'une attestation de capacité professionnelle pour le transport de passagers.

Cet amendement prévoit donc de compléter les manques dans la réglementation en vigueur et de transposer une nouvelle directive. Il répond à des obligations en matière de transposition, à des demandes des corps de contrôle, notamment du ministère de l'intérieur qui constate des lacunes en matière de police, et à des demandes des professionnels quant à l'encadrement de leur profession. Il va donc dans le sens d'une meilleure sécurité des activités professionnelles fluviales.

Mme Zivka Park, rapporteure. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD3198 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à améliorer la définition de l'épave qui figure à l'article L. 5142-1 du code des transports. Il ajoute à cette définition les objets trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Par ailleurs, de manière à garantir une bonne articulation avec les conventions internationales et notamment la convention de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves, il précise que l'article L. 5142-1 s'applique sous réserve des conventions internationales en vigueur.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD3203 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à regrouper au sein d'un même article les dispositions relatives aux copies des contrats des marins et aux textes légaux et conventionnels qui les régissent. Il prévoit également une simplification administrative en autorisant la détention de ces documents sous une forme numérique. En effet, au-delà des difficultés pratiques de rangement par manque de place ou encore de confidentialité qu'une telle maîtrise documentaire peut parfois générer, de nombreuses entreprises d'armement maritime utilisent désormais des coffres-forts numériques. Le besoin d'un accès physique aux documents est considérablement réduit car le marin sait qu'il peut accéder aux informations qui le concernent à tout moment sur une plateforme dédiée, même depuis son navire.

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

La commission adopte l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD3202 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement porte sur la réforme du rôle de l'équipage. La loi pour l'économie bleue a remplacé le rôle d'équipage, document qui était devenu obsolète, par deux documents reprenant chacun une partie des éléments du rôle d'équipage : le permis d'armement, document recentré sur l'aspect régalién, qui est l'acte authentique de la constitution de l'armement administratif du navire, et l'état des services, document qui devait reprendre les informations utiles à l'ENIM.

Toutefois, la mise en place de l'état des services n'a jamais vu le jour ; elle est même devenue inutile, notamment du fait de la prochaine mise en œuvre de la déclaration préalable à l'embauche et de la déclaration sociale nominative pour les marins.

C'est pourquoi le présent amendement supprime l'état des services, dont la mise en place serait source de complexité administrative. Pour ce faire, il abroge l'article L. 5551-3 du code des transports qui définit l'état des services et remplace la référence à l'état des services faite dans les articles du code des transports par une expression adaptée selon le sujet de chaque article.

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

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3208 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement corrige une référence devenue erronée dans l'article L. 5543-5 du code des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement l'amendement d'amélioration rédactionnelle CD3061, l'amendement de précision CD3062, l'amendement de coordination CD3206 et l'amendement de coordination rédactionnelle CD3064, tous de la rapporteure.

Enfin, elle adopte l'article 37 modifié.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 22 mai 2019 à 16 h 30

Présents. - Mme Béragère Abba, Mme Valérie Beauvais, Mme Gisèle Biémouret, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Béragère Couillard, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, Mme Aude Luquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, M. Michel Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

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

Assistaient également à la réunion. - Mme Émilie Bonnivard, Mme Anne-Laure Cattelot, Mme Mireille Clapot, M. Pierre Cordier, M. Michel Delpon, M. Fabien Di Filippo, M. Didier Le Gac, M. Jean François Mbaye, Mme Graziella Melchior, Mme Monica Michel, Mme Natalia Pouzyreff, M. François Ruffin, Mme Liliana Tanguy