

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

274<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du vendredi 14 juin 2019**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

### 1. Mobilités (p. 5939)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5939)

Après l'article 31 (p. 5939)

Amendement n° 2289

Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 2393 et 2391

Amendement n° 2392

Amendements n° 2542, 3029

Article 31 bis A (p. 5940)

Article 31 bis B (p. 5940)

Article 31 bis C (p. 5940)

Amendement n° 2617

Article 31 bis D (p. 5940)

Amendement n° 2104 et 2105

Après l'article 31 bis D (p. 5940)

Amendement n° 3586

Article 31 bis (p. 5941)

Amendement n° 3442

Après l'article 31 bis (p. 5941)

Amendement n° 2896

Amendements n° 2905, 3527 rectifié, 434

Amendements n° 430, 431

Amendement n° 1098

Amendement n° 313 et 3441

Article 31 ter (p. 5943)

Article 31 quater (p. 5943)

Amendement n° 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 1875, 2111 et 2112

Article 31 quinquies (p. 5943)

Amendement n° 1835

Après l'article 31 quinquies (p. 5943)

Amendements n° 383, 709, 2199, 726, 3581 (sous-amendement)

Amendements n° 2203 rectifié, 2537, 3570 (sous-amendement), 727

Article 31 sexies (p. 5944)

Amendement n° 2083

Amendement n° 2266 rectifié

Après l'article 31 sexies (p. 5947)

Amendements n° 2238, 2236

Article 32 (p. 5947)

Amendement n° 2348

Amendement n° 2358

Article 32 bis (p. 5947)

Après l'article 32 bis (p. 5947)

Amendement n° 763

Amendement n° 37 rectifié et 927 rectifié

Amendement n° 3331

Amendement n° 38 rectifié

Amendements n° 95 rectifié, 114 rectifié

Amendement n° 3332

Article 32 ter (p. 5948)

Amendement n° 2113 et 1871

Amendement n° 99

Amendement n° 761 et 762

Amendement n° 111 et 112

Amendement n° 2114

Après l'article 32 ter (p. 5948)

Amendement n° 113

Amendement n° 1972

Amendement n° 2255

Amendement n° 2251

Amendements n° 1970, 2256

Article 32 quater (p. 5949)

Amendement n° 1944

Amendements n° 2466, 2989

Après l'article 32 quater (p. 5951)  
 Amendement n° 1977  
 Amendement n° 2253  
 Amendement n° 1994 deuxième rectification et 2287 deuxième rectification

Article 32 quinquies (p. 5951)  
 Amendement n° 2679

Après l'article 32 quinquies (p. 5951)  
 Amendement n° 2686

Article 32 sexies (p. 5951)

Article 33 (p. 5951)  
 Amendements n° 1960, 3376, 98, 1961

Après l'article 33 (p. 5953)  
 Amendements n° 1963, 1982, 108  
 Amendements n° 109, 1964, 1980  
 Amendements n° 1986, 2254, 3367, 3379, 1965, 3604 (sous-amendement)

Article 33 bis A (p. 5955)  
 Amendements n° 2118, 3364, 3174

Article 33 bis (p. 5955)

Article 33 ter (p. 5955)  
 Amendement n° 305  
 Amendements n° 2119, 3450  
 Amendements n° 306, 9, 100  
 Amendements n° 790, 3451, 3590 (sous-amendement)  
 Amendement n°, 3599 (sous-amendement)  
 Amendements n° 792, 3452, 1967  
 Amendement n° 2120, 2121 et 2122

Article 33 quater (p. 5957)  
 Amendement n° 2123

Après l'article 33 quater (p. 5957)  
 Amendement n° 1661

Article 33 quinquies (p. 5957)  
 Amendement n° 2124

Après l'article 33 quinquies (p. 5957)  
 Amendement n° 2185  
 Amendement n°, 3585, 3584 et 3583 (sous-amendement)

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5958)

Article 34 (p. 5958)  
 Mme Véronique Riotton  
 Mme Émilie Bonnard  
 Amendement n° 66

Après l'article 34 (p. 5959)  
 Amendement n° 2037

Article 34 bis (p. 5959)  
 Amendement n° 68  
 Amendements n° 796, 67  
 Amendement n° 798

Après l'article 34 bis (p. 5960)  
 Amendements n° 178, 793  
 Amendements n° 1144, 2995, 1265  
 Amendements n° 2377 rectifié, 2798

Article 35 (p. 5964)  
 M. Bertrand Pancher  
 Mme Sophie Panonacle  
 Amendement n° 1990  
 Amendements n° 1468, 3006, 1995, 3279, 1641, 2468  
 Amendements n° 1467, 2743, 3005

Après l'article 35 (p. 5967)  
 Amendement n° 650

Article 35 bis A (p. 5967)  
 Amendement n° 2126

Article 35 bis (p. 5967)  
 Amendement n° 2001

Article 36 (p. 5967)  
 Mme Anne-Laure Cattelot  
 M. Bertrand Pancher  
 Amendements n° 2003, 2758, deuxième rectification, 3596 (sous-amendement)

Article 37 (p. 5969)  
 M. Didier Le Gac  
 Mme Aude Luquet  
 Amendement n° 2469  
 Amendements n° 1252, 1753, 2788, 3553 (sous-amendement)  
 Amendements n° 2127, 3047, 3580 (sous-amendement)  
 Amendement n° 1966 et 1945  
 Amendement n° 1943

Après l'article 37 (p. 5971)  
 Amendements n° 1248, 1052, 1631, 2470  
 Amendements n° 1795 rectifié, 2471 rectifié, 1789  
 Amendement n° 1155 et 1855

Article 37 bis AA (p. 5974)

Article 37 bis AB (p. 5974)  
 Amendement n° 1938 et 1935

Article 37 *bis* AC (p. 5974)  
Amendement n° 1928, 2696 rectifié et 1927

Article 37 *bis* AD (p. 5974)

Article 37 *bis* AE (p. 5974)

Après l'article 37 *bis* AE (p. 5974)  
Amendement n° 1638 rectifié  
Amendements n°s 1770 rectifié, 2915, 2331

Article 37 bis A (p. 5975)

Après l'article 37 *bis* A (p. 5975)  
Amendement n° 2051

Article 37 bis B (p. 5976)

Après l'article 37 *bis* B (p. 5976)  
Amendement n° 2553

Article 37 bis C (p. 5976)

Après l'article 37 bis C (p. 5976)  
Amendements n°s 2733, 2006

Article 37 bis (p. 5978)

Article 37 ter (p. 5978)

Amendement n° 1873

Article 38 (p. 5978)

M. Jean-Luc Mélenchon

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 5980)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## MOBILITÉS

### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n<sup>os</sup> 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 2289 portant article additionnel après l'article 31.

### Après l'article 31

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2289.

**Mme Laurianne Rossi.** L'objet de l'amendement est de définir le trottoir. Bien que la marche soit la première des mobilités, le code de la route, s'il mentionne le trottoir, n'en apporte aucune définition. L'amendement vise à insérer dans le code de la route une définition du trottoir, entendu comme partie de la route aux limites détectables et réparables, et dédiée aux piétons.

L'enjeu est évidemment la protection et la sécurité des piétons, notamment celles des plus vulnérables, personnes à mobilité réduite et âgées en tête.

La définition proposée par l'amendement reprend celle du comité de pilotage de la démarche du code de la rue, initiée par le ministère des transports en 2006.

Il y a quelques jours, nous avons eu de longs débats sur les dépendances et le statut du trottoir avec les engins de déplacement personnel déployés en libre-service. Comme je l'avais indiqué, je reviens sur le sujet avec cet amendement visant à sanctuariser le trottoir et à le réserver, peut-être pas exclusivement, aux piétons. L'insertion de la définition du trottoir dans le code de la route me semble, en tout cas, indispensable.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

**Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Avis défavorable. L'amendement est déjà satisfait par l'article R. 412-34 du code de la route, qui dispose : « Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre ».

D'autres dispositions de cet article définissent également les piétons, l'une d'entre elles précisant : « La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons ». Je demande le retrait de l'amendement.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation, et j'échangeais, d'ailleurs, avant le début de la séance, avec l'un de vos collègues sur les règles qui s'appliqueront dans les zones de rencontre ou piétonnes. Les définitions juridiques ne sont pas assez précises, mais elles relèvent du pouvoir réglementaire. Je vous propose de poursuivre nos échanges sur le décret qui précisera le droit s'appliquant dans les zones de rencontre et piétonnes. Je vous demande le retrait de l'amendement.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2289 est retiré.)*

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 2393 et 2391 de Mme Valérie Rabault sont défendus.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2393 et 2391, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2392 de Mme Valérie Rabault est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Demande de retrait.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2392 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2542 de Mme Frédérique Tuffnell est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable pour les mêmes raisons que celles invoquées en commission.

*(L'amendement n° 2542, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Mesnier, pour soutenir l'amendement n° 3029.

**M. Thomas Mesnier.** Il est issu de discussions dans ma circonscription. Avec nos concitoyens, nous avons parlé, ces derniers mois, de sécurité routière et de prévention. Je soutiens sans aucune réserve les engagements du Gouvernement et de la majorité dans ce domaine.

Si la vitesse est la première cause de mortalité sur la route, l'alcool est la suivante. Depuis la loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires, dite loi HPST, la vente d'alcool dans les stations-service est interdite de 18 heures à 8 heures. L'amendement, cohérent avec la politique menée depuis deux ans, propose, dans un objectif de sécurité routière, d'aller plus loin et d'interdire purement et simplement la vente d'alcool dans les stations-service.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Nous avons discuté de ce sujet en commission, et je partage votre préoccupation, cher collègue. Néanmoins, la mise en place d'éthylotests dans les rayons de boissons, votée à l'article 31 bis B constitue un pas important et une mesure plus appropriée, car le point de vente d'alcool est parfois le seul commerce dans les zones rurales. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 3029, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

#### Article 31 bis A

*(L'article 31 bis A est adopté.)*

#### Article 31 bis B

*(L'article 31 bis B est adopté.)*

#### Article 31 bis C

**M. le président.** La parole est à Mme Bérandère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2617.

**Mme Bérandère Couillard.** Nous avons voté en commission un amendement de Mme Rossi visant à faire bénéficier les usagers d'autobus de l'arrêt à la demande la nuit. Ce dispositif a été testé dans plusieurs villes françaises, dont Bordeaux, dès 2017. Les résultats, très concluants, ont incité la ville à généraliser cette faculté à toutes les lignes de la métropole d'ici à la fin de l'année.

En France, neuf femmes sur dix sont victimes de harcèlement dans les transports en commun, d'où l'importance de ce dispositif, qui vient compléter efficacement l'action du Gouvernement dans ce domaine. Je me félicite de la généralisation de la mesure.

L'amendement vise à préciser que les arrêts à la demande sont effectués dans le respect des règles de circulation édictées par le code de la route ou par les autorités chargées de la

police de la circulation et du stationnement. L'objectif est d'assurer la sécurité des passagères et des passagers descendant du bus.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis favorable à cet amendement qui complète le dispositif voté en commission.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet.

**Mme Aude Luquet.** L'article 31 bis C est bienvenu pour rassurer les usagers des transports la nuit. La moitié des femmes, mais également un quart des hommes, se sentent en insécurité dans les transports. L'arrêt à la demande présente également des avantages pour les personnes à mobilité réduite.

Ce système fonctionne néanmoins davantage dans certaines villes que dans d'autres. Il est nécessaire d'améliorer l'information des usagers, afin que cette possibilité soit de mieux en mieux utilisée.

*(L'amendement n° 2617 est adopté.)*

*(L'article 31 bis C, amendé, est adopté.)*

#### Article 31 bis D

**M. le président.** Les amendements n°s 2104 et 2105 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n°s 2104 et 2105, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

*(L'article 31 bis D, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 31 bis D

**M. le président.** Le Gouvernement ayant déposé après expiration du délai un amendement portant article additionnel après l'article 31 bis D, un temps supplémentaire de dix minutes pour chaque groupe et de cinq minutes pour les députés non inscrits est attribué pour la discussion de l'article additionnel, en application de l'article 55, alinéa 6 du règlement de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3586.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il vise à autoriser, en l'encadrant, le contrôle sanction automatisé pour les poids lourds en surcharge. Cette mesure est importante pour la sécurité routière, car il serait impossible de couvrir tout le territoire aussi efficacement qu'avec ce dispositif, qui assurera la pesée des poids lourds et le déclenchement automatisé d'une sanction en cas de surcharge. Cet outil complètera utilement les contrôles humains et permettra de lutter contre la concurrence déloyale de ceux qui ne respectent pas les règles de chargement des poids lourds.

*(L'amendement n° 3586, accepté par la commission, est adopté.)*

**Article 31 bis**

*La commission a supprimé l'article 31 bis.*

**Mme Valérie Lacroute.** Il vise à clarifier le flou juridique entourant la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite.

Comme chacun sait, il est onéreux d'exploiter une auto-école. Cette activité est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral, qui protège l'élève, en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires pour dispenser des formations de qualité, conformes aux exigences réglementaires.

Il nous semble important de clarifier la portée de l'agrément préfectoral. Nous proposons de la circonscrire à l'échelle du département, afin d'offrir un véritable service de proximité.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'amendement vise à rétablir le principe, supprimé par la commission, d'un agrément départemental des auto-écoles par le préfet. Or la restriction de la portée territoriale de ce dernier pose de nombreux problèmes pratiques.

Tout d'abord, elle restreint l'activité des établissements agréés à leur département d'implantation, ce qui réduit le champ de leurs enseignements, en les empêchant de varier les parcours de formation pratique.

Ensuite, elle impose à un exploitant désireux d'ouvrir des établissements dans d'autres départements d'en faire la demande, pour chaque nouvel établissement, à chaque préfet compétent, ce qui renforce la complexité administrative, sans renforcer pour autant le contrôle exercé par le préfet sur les auto-écoles du département.

Enfin, elle va à l'encontre de la dynamique suscitée par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui permet aux candidats de conclure des contrats de formation avec les écoles de conduite à distance, et non uniquement avec celles disposant d'un local. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 3442, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Après l'article 31 bis**

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 31 bis.

Les amendements n° 2896 et 2905 peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2896.

**Mme Laurianne Rossi.** Ces deux amendements visent à diminuer le taux de TVA applicable aux formations à la conduite, pour le ramener à 5,5 % pour l'amendement n° 2896, et à 10 % pour l'amendement n° 2905.

La majorité et le Gouvernement nourrissent l'ambition de réduire le coût du permis de conduire, afin d'en faire un véritable passeport d'accès à la mobilité. Les amendements s'inscrivent dans la démarche visant à faciliter l'accès au

permis de conduire, donc à la mobilité quotidienne. Dans certains territoires, hélas ! celle-ci dépend exclusivement de la voiture, quand bien même nous mettons tout en œuvre, dans le cadre du présent projet de loi, pour que cela change.

Par ailleurs, les amendements s'inspirent de la recommandation n° 12 du rapport public rédigé par notre collègue Françoise Dumas à ce sujet, suggérant d'envisager une baisse de la TVA pour les prestations relatives au permis de conduire.

Enfin, il s'agit de consacrer le caractère fondamental du droit à la mobilité, en réduisant le taux de TVA applicable à l'éducation routière. Le gain escompté s'élève à 400 euros par formation, ce qui est loin d'être négligeable pour nos concitoyens. Il s'agit d'assurer l'accès de tous à la mobilité quotidienne, dont les véhicules automobiles font partie intégrante.

**M. le président.** L'amendement n° 2905 de Mme Laurianne Rossi est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je considère qu'une étude d'impact préalable doit être rédigée, afin d'estimer le coût, pour l'État, d'une telle réduction de TVA. Pour l'heure, nous l'ignorons. Toutefois, l'idée est intéressante ; nous pourrions en débattre dans le cadre du projet de loi de finances, au sein duquel le dispositif proposé a davantage sa place que dans le présent texte.

Enfin, quand bien même une étude d'impact serait réalisée, nous ignorons si la baisse du taux de TVA sera répercutée sur le coût du permis de conduire pour le consommateur final. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Dumas.

**Mme Françoise Dumas.** Lors de l'élaboration du rapport susmentionné, nous avons exploré toutes les possibilités de réduire le coût du permis de conduire. Le sujet a été souvent évoqué par les représentants des auto-écoles.

Toutefois, le droit en vigueur ne permet pas de revoir le taux de TVA de 20 %, applicable au permis de conduire comme à la plupart des activités commerciales. En effet, la Commission européenne a ouvert le débat au mois de janvier 2018, en vue de définir un taux de TVA adapté à chaque pays, afin d'assouplir le dispositif. Tant que la directive européenne est en cours de négociation, il nous semble difficile d'avoir ce débat à l'échelle nationale.

Mon rapport préconise, en effet, d'explorer cette piste de réflexion. Toutefois, la réduction du taux de TVA n'est pas toujours répercutée sur les prix, comme le démontrent certaines expériences antérieures. Lorsque le gouvernement Fillon a réduit de 19,6 % à 5,5 % le taux de TVA applicable à la restauration, cette diminution n'a pas été répercutée intégralement sur le coût de la restauration pour le client.

Il faut donc être attentif, en veillant à introduire une baisse significative du taux de TVA et en s'assurant qu'elle ait de véritables conséquences sur le coût pour le consommateur.

*(Les amendements n° 2896 et 2905 sont retirés.)*

**M. le président.** Le Gouvernement ayant déposé, après l'expiration du délai, l'amendement n° 3527 rectifié, un temps de parole supplémentaire, de dix minutes pour chaque groupe et de cinq minutes pour les députés non inscrits, est attribué pour la discussion de l'article additionnel, en application de l'article 55, alinéa 6 de notre règlement.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il résulte d'un échange que nous avons eu en commission au sujet des pickpockets et des auteurs de faits de harcèlements dans les transports en commun. Même condamnés, ceux-ci reviennent régulièrement dans les transports en commun. Le plus souvent, les agents les connaissent. Ils pourraient donc signaler leur présence aux forces de l'ordre.

Or, à ce jour, aucun outil juridique ne permet de leur interdire l'accès aux transports en commun. La situation est particulièrement décourageante pour les agents, et particulièrement pénalisante pour les victimes, notamment les femmes, qui subissent des faits de harcèlement, voire d'agression sexuelle.

L'amendement a été élaboré avec Mme la garde des sceaux. Il ouvre la possibilité de prononcer une peine complémentaire, telle que l'interdiction de paraître dans les transports en commun, pour des délits qui y ont été commis.

**M. Éric Girardin.** Très bien !

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis très favorable. Je remercie Mme la ministre d'avoir été à l'écoute des débats que nous avons eus en commission et d'avoir rectifié le tir en séance publique.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je remercie également Mme la ministre. Il s'agit d'un sujet sensible dont nous avons longuement débattu en commission. Sans vouloir placer l'Île-de-France à part, je rappelle que le problème se pose régulièrement dans les réseaux de transport public franciliens. Il s'agit d'un bon message envoyé à nos concitoyens empruntant quotidiennement les transports publics, notamment aux femmes, qui hésitent parfois à les emprunter le soir. Il s'agit d'une belle avancée.

Madame la ministre, je vous remercie d'avoir travaillé sur ce sujet, qui plus est à deux ministères, ce qui n'est pas toujours facile et mérite d'être salué !

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Madame la ministre, je vous remercie à mon tour. J'espère que les dispositions proposées nous éviteront de reprendre les longs débats que nous avons eus en commission au sujet des infractions commises dans les transports en commun.

L'amendement constitue une très bonne synthèse. En ce qui nous concerne, nous sommes satisfaits.

*(L'amendement n° 3527 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 434 de M. Fabrice brun est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'amendement vise à augmenter le nombre de points crédités sur le permis de conduire d'un automobiliste utilisant son véhicule pour travailler. Il crée un droit de transgression, sur la route, pour certaines catégories de personnes, ce qui est d'autant moins justifié que la majorité des professionnels de la route sont respectueux des règles.

Une telle différence de traitement ne se justifie pas au regard de la nécessité d'assurer la sécurité routière. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 434, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n°s 430 et 431 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 430 est défendu.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n° 431.

**Mme Émilie Bonnivard.** Notre collègue Brun en est le premier signataire. Il vise à ouvrir aux conducteurs professionnels des transports routiers, qui sont des usagers quotidiens de la route, la possibilité d'utiliser leur compte personnel de formation pour financer leur participation à des stages de récupération de points.

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, celui-ci s'applique indifféremment à tous les conducteurs, quel que soit leur usage de la route, professionnels comme particuliers.

Pour tous, la perte totale des points provoque le retrait du permis de conduire. Pour les conducteurs routiers, elle entraîne également la perte de leur emploi. Les conséquences ne sont pas les mêmes dans les deux cas. C'est pourquoi ces deux amendements visent à faciliter la récupération de points pour les professionnels de la route.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je suis sensible au problème ici soulevé et à votre argumentation, chère collègue. Toutefois, il ne semble pas souhaitable de remplacer, pour les professionnels du transport routier, le stage de sensibilisation à la sécurité routière, qui obéit à des règles particulières de contenu pédagogique et de durée, par un stage classique de formation initiale ou continue, qui n'a pas la même vocation et n'est pas assuré par les mêmes formateurs.

De surcroît, les dispositions proposées auraient pour effet de détourner le compte personnel de formation de sa finalité initiale, qui est de permettre l'acquisition de connaissances et de compétences professionnelles. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit d'ouvrir une possibilité. L'usage du compte personnel de formation ici envisagé n'est aucunement une obligation.

Il me semble important d'aider les professionnels de la route à préserver leur emploi. Ils se trouvent parfois dans une situation complexe. L'idée n'est pas de les soustraire au stage de sensibilisation à la sécurité routière, mais de leur permettre d'utiliser leur compte personnel de formation pour y participer. Il s'agit d'accompagner les professionnels de la route dans le maintien dans leur emploi.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est un sujet sur lequel nous échangeons régulièrement avec les professionnels du transport routier, qui sont plus exposés que d'autres à la perte de points; mais ce sont aussi des conducteurs professionnels, dont on est en droit d'attendre qu'ils soient exemplaires.

Nous travaillons avec eux, notamment pour faciliter l'organisation de la formation continue obligatoire ainsi que des éventuels stages permettant de regagner des points. Par ailleurs, des dispositions importantes ont été introduites en commission: création d'un dispositif de conduite encadrée pour les poids lourds, abaissement de l'âge requis pour conduire un véhicule de transport en commun sur certaines lignes...

Le Gouvernement est donc à l'écoute des professionnels du transport routier. Mais, pour le coup, le financement de stages permettant de récupérer des points n'est pas l'objet du compte personnel de formation.

*(Les amendements n° 430 et 431, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1098 de M. Jacques Cattin est défendu.

*(L'amendement n° 1098, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n° 313 et 3441 peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour les soutenir tous deux.

**M. Jean-Marie Sermier.** Ces amendements visent à renforcer l'indépendance des experts automobiles vis-à-vis des assureurs. Lors d'un sinistre, l'assureur mandate un expert pour évaluer le coût de la réparation: plus ce dernier est indépendant, plus les usagers se sentiront en sécurité.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable. C'est en effet l'assureur qui fait intervenir l'expert, ce qui permet d'aller un peu plus vite. La mesure que vous proposez rallongerait les délais. Par ailleurs, si l'assuré n'est pas satisfait, il peut mandater un autre expert.

*(Les amendements n° 313 et 3441, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

#### Article 31 ter

*(L'article 31 ter est adopté.)*

#### Article 31 quater

**M. le président.** Les amendements n° 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 1875, 2111 et 2112 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n° 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 1875, 2111 et 2112, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'article 31 quater, amendé, est adopté.)*

#### Article 31 quinques

**M. le président.** L'amendement n° 1835 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1835, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 31 quinques, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 31 quinques

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel.

Les amendements n° 383, 709, 2199 et 726 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 726 fait l'objet d'un sous-amendement, n° 3581.

L'amendement n° 383 de M. Jean-Louis Masson est défendu.

L'amendement n° 709 de M. Guy Bricout est défendu.

L'amendement n° 2199 de M. Christophe Bouillon est défendu.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 726.

**Mme Valérie Lacroute.** Les bagages non étiquetés servent parfois, malheureusement, à faire passer la frontière à des produits illicites. Cet amendement vise à renforcer la sécurité en imposant aux passagers d'apposer leurs nom et prénom sur leurs bagages. À défaut, les passagers fraudeurs pourraient encourir une peine contraventionnelle déterminée par un décret en Conseil d'État.

Il s'agit là d'une mesure de bon sens. Nous ne voulons pas, bien sûr, sanctionner immédiatement les personnes, mais il faut prévoir les modalités d'une éventuelle contravention. En tout cas, il nous semble important que cet étiquetage soit obligatoire.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir le sous-amendement n° 3581 à l'amendement n° 726, et donner l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je serai favorable à l'amendement n° 726, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui tend à supprimer son troisième alinéa, c'est-à-dire celui qui prévoit une sanction pénale.

L'étiquetage des bagages est un dispositif neuf, qui doit d'abord être connu et intégré des usagers – ce qui est d'autant plus nécessaire que le public concerné risque de mal connaître le détail de la réglementation nationale. Imposer des sanctions pénales pour un oubli d'étiquetage de bagage semble donc disproportionné.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable à l'amendement n° 726, sous réserve de l'adoption du sous-amendement présenté par Mme la rapporteure.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous sommes favorables au sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** De la même façon, je suis favorable au sous-amendement, et à l'amendement qui en résultera.

*(Les amendements n° 383, 709 et 2199, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

*(Le sous-amendement n° 3581 est adopté.)*

*(L'amendement n° 726, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n° 2203 rectifié, 2537 et 727 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 2537 fait l'objet d'un sous-amendement, n° 3570.

L'amendement n° 2203 rectifié de M. Christophe Bouillon est défendu.

L'amendement n° 2537, de Mme Frédérique Tuffnell, est défendu.

La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir le sous-amendement n° 3570, à l'amendement n° 2537.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je serai favorable à l'amendement n° 2537 sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui va au-delà des informations sur l'alcool et le tabac en précisant la définition de la notion d'espèces protégées, et en ajoutant une obligation d'information sur les espèces exotiques envahissantes.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 727.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement est, je crois, intéressant. Il s'agit toujours de lutter contre les importations illicites de tabac et de boissons alcoolisées. Nous proposons que les entreprises assurant des services réguliers ou occasionnels de transport routier international de voyageurs aient l'obligation d'informer les passagers des limites autorisées en matière d'importation de tabac et d'alcool.

De plus en plus de gens traversent les frontières en bus, et tant mieux ; mais il faut prendre des précautions, notamment en assurant une bonne information des voyageurs. C'est une obligation qui ne paraît pas démentielle.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je suis favorable au principe d'une meilleure information. Mais j'estime aussi qu'il faut aller au-delà d'une information sur les limites en matière d'alcool et de tabac : il faut intégrer le transport d'espèces protégées et d'espèces envahissantes. C'est pourquoi je suggère le retrait des amendements n° 2203 rectifié et 727, au profit de l'amendement n° 2537 complété par mon sous-amendement.

*(L'amendement n° 2203 rectifié est retiré.)*

*(Le sous-amendement n° 3570 est adopté.)*

*(L'amendement n° 2537, sous-amendé, est adopté et l'amendement n° 727 tombe.)*

### Article 31 sexies

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Barbier, pour soutenir l'amendement de suppression n° 2083.

**M. Frédéric Barbier.** J'associe mon collègue Denis Sommer à mon intervention.

Cet amendement de suppression vise à revenir sur la libéralisation du marché des pièces de rechange automobiles. À ce jour, 70 % des pièces protégées vendues en France sont fabriquées en France ; la fin, même progressive, de la protection des pièces de rechange automobiles aura des conséquences considérables sur la filière automobile. Cette libéralisation profitera à des entreprises situées hors de l'Union européenne, et plus particulièrement – comme d'habitude – aux grandes usines d'Asie du Sud-Est. Est-ce bien là ce que nous voulons ?

Les pièces de rechange automobiles sont des pièces de design, dont la fabrication et la propriété intellectuelle appartiennent aux constructeurs automobiles. En ce sens, il convient de maintenir la protection qui leur est conférée par le droit des dessins et modèles, ainsi que le monopole de leur distribution.

Mes chers collègues, si vous ne soutenez pas cet amendement, si nous ne nous mobilisons pas, alors nous mettrons à mal la filière de recyclage des véhicules hors d'usage, car on trouvera bientôt des pièces neuves moins chères que celles que nous devons à tout prix recycler. Nous renforcerons les filières non vertueuses qui envoient nos vieux véhicules vers des pays en voie de développement, alors que nous examinerons à l'automne prochain un texte relatif à l'économie circulaire. Nous mettrons aussi à mal le climat, car les entreprises situées bien loin des frontières européennes s'en donneront à cœur joie pour fabriquer des pièces à moindre coût, dont l'empreinte carbone, liée tant à leur fabrication qu'à leur acheminement vers notre pays, sera catastrophique pour l'environnement.

Nous mettrons à mal nos constructeurs, et l'emploi dans nos territoires. Une étude fait apparaître que 3 000 emplois sont menacés, alors que la filière automobile doit déjà se moderniser pour se préparer à la fin du moteur thermique et au développement du véhicule électrique, dont la fabrication nécessite une main-d'œuvre inférieure de 40 %.

Nous mettrons à mal la sécurité des automobilistes, car les pièces copiées que nous trouverons sur le marché pourront présenter des défaillances ; aujourd'hui, au contraire, la garantie d'origine des pièces de rechange automobiles assure la bonne qualité des produits et contribue à la

sécurité routière des automobilistes et des usagers. Rappelons que ces pièces peuvent blesser ou porter atteinte à l'intégrité physique des tiers en cas d'accident. Les pièces visibles de carrosserie, de vitrage ou d'optique sont des éléments de haute sécurité, et la sûreté des modes de fabrication doit être préservée.

Enfin, l'amélioration du pouvoir d'achat qui résulterait de cette mesure est un leurre : 95 % des pièces de rechange sont prises en charge par les assurances, qui ne répercuteront pas l'économie réalisée en achetant une pièce fabriquée à 10 000 kilomètres de chez nous plutôt qu'une pièce d'origine garantie par le constructeur.

Pour toutes ces raisons, je vous appelle à voter cet amendement de suppression.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable. Cet amendement vise à supprimer un article adopté par notre commission. Je soutiens, au contraire, cette mesure, qui permettra de faire baisser le prix de certaines pièces pour les automobilistes, et freinera ainsi le recours à la contrefaçon. Je ne comprends pas vos arguments.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je peux comprendre les inquiétudes des constructeurs automobiles, mais nous ouvrons, avec cet article, un champ d'action à des fournisseurs de second rang dont je ne vois pas pourquoi ils seraient tous asiatiques, ni pourquoi ils proposeraient tous des pièces de mauvaise qualité ! Il ne s'agit pas d'abaisser nos exigences en matière de performance de ces pièces.

Une lecture différente de la vôtre pourrait être que les fournisseurs de second rang ne se sentent pas toujours bien traités. La possibilité d'accéder directement au marché peut être bénéfique pour eux.

C'est l'analyse qui a fondé l'amendement du Gouvernement, visant à ouvrir progressivement le marché des pièces détachées. Évidemment, il faudra observer avec attention la façon dont les choses se passent. En tout cas, notre analyse, au contraire de la vôtre, considère les opportunités qui peuvent être créées pour des équipementiers installés en France, qui pourront profiter de cette ouverture.

Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** J'ai deux bonnes raisons de soutenir cet excellent amendement. Comme Frédéric Barbier et Jean-Paul Lecoq, je suis élu de la région Normandie, où la filière automobile est importante, employant de nombreux salariés et s'inscrivant dans l'innovation, avec un pôle de compétitivité faisant référence.

En 2010, avec un député de la précédente législature, Michel Havard, j'avais co-rédigé un rapport d'information sur la gestion durable des matières premières minérales, et sur l'approvisionnement de certaines filières. Je me souviens que, s'agissant de la filière automobile, des questions se posaient quant à la provenance des pièces utiles à la fabrication des véhicules, puis au traitement des véhicules hors d'usage – VHU –, que Frédéric Barbier a évoqué. L'Europe impose certaines exigences dans ce domaine, notamment en matière de recyclage. Nous devons notamment assurer

la traçabilité de l'ensemble des pièces qui composent les véhicules, pour des raisons écologiques, économiques ou d'indépendance économique.

J'estime qu'en la matière, libéralisation ne vaut pas raison. Il faut être prudent et privilégier les constructeurs et équipementiers français, qui ne manquent pas et qui ont un savoir-faire.

Par ailleurs, comme l'a bien dit Frédéric Barbier, nous avons un système qui fonctionne : quiconque a besoin de pièces détachées peut les trouver, les assurances fonctionnent. Pourquoi perturber cet écosystème, qui est favorable aux constructeurs présents dans nos territoires, dont les entreprises sont implantées chez nous et qui fournissent des emplois salariés en France ?

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Je soutiens également cet amendement, qui a été défendu de manière très argumentée. Je suis élu d'un territoire où les emplois liés à l'automobile sont nombreux. Nous devons les préserver.

Comme le Premier ministre maintenant, et peut-être bientôt la ministre des transports, j'inscris mon action dans l'idée de l'économie circulaire depuis bien longtemps. Pendant des années, j'ai essayé de l'expliquer au Premier ministre, mais le peuple s'est montré plus pédagogue que moi : par le vote, il est parvenu à un meilleur résultat.

L'économie circulaire consiste à considérer que les matières premières de demain sont nos déchets d'aujourd'hui. Tous les éléments de déconstruction des véhicules, qu'il s'agisse des voitures, des bateaux ou des avions, doivent être autant que possible réutilisés dans nos industries françaises, automobile, navale ou aéronautique. Évitions d'importer des pièces qui seraient meilleur marché en provenance de pays qui puiseraient à nouveau des métaux dans la planète, alors qu'on pourrait exploiter l'existant, quitte à relancer une industrie « lourde » – je parle souvent de réinstaller dans notre économie de proximité des « petits hauts-fourneaux ». Ainsi bouclerait-on les choses, dans l'intérêt de la planète, auquel la libéralisation de certains marchés est contraire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Mais de quoi parlons-nous ?

**M. Jean-Paul Lecoq.** Voici à quoi nous devons travailler en profondeur : notre industrie a besoin de garder ses emplois ; la déconstruction automobile doit s'effectuer et trouver un maximum de débouchés en France. Ainsi garantirons-nous, ici, des emplois et l'utilisation des matériaux. Je soutiendrai donc cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nos exigences semblent extrêmement variables en fonction des sujets abordés. L'exigence écologique, que nous évoquons depuis une dizaine de jours et qui est au centre des mobilités, à cet instant, n'est pas manifeste. Le rétroviseur qui viendra de Chine arrivera nécessairement par avion ou par bateau. Il coûtera donc cher en énergie et en CO<sub>2</sub>. Et puis, il sera fabriqué par de la main-d'œuvre chinoise, ce qui s'entend quand on est en Chine, mais nous avons aussi besoin d'emplois.

D'autant que, depuis quarante-huit heures, la filière s'interroge face à l'abandon, dans vingt ans, du moteur à énergie fossile. Et on choisit cette semaine pour casser une filière, un écosystème qui fonctionnait bien ! Frédéric Barbier l'a dit, en

termes de sécurité, aujourd'hui, tout ce qui est issu des entreprises françaises est connu, traçable. On peut faire confiance aux différentes administrations pour assurer le suivi. Il n'en va pas de même dans d'autres pays, où la traçabilité et les moyens de l'assurer sont moindres.

Attention, nous donnons-là un mauvais signe. Et pourquoi, finalement? S'il s'agit de casser l'ensemble de la filière automobile, il faut le dire. Ou, si l'on veut faire baisser les prix, il conviendrait, d'abord, de mener une réflexion avec les constructeurs. Du reste, je ne pense pas que les marges soient si importantes. Les constructeurs nous l'ont dit clairement lorsque nous les avons auditionnés, le coût de la main d'œuvre qui s'applique au montage de ces pièces est largement supérieur à celui de la pièce elle-même. Il n'est donc pas question d'une baisse de tarifs qui permettrait une augmentation du pouvoir d'achat, comme je l'ai entendu dire ici par certains. Encore une fois, on est en train d'ubériser notre société, au détriment de la sécurité et de l'environnement.

Nous voterons donc l'amendement de Frédéric Barbier.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Barbier.

**M. Frédéric Barbier.** L'étude la plus récente dont nous disposons sur la libéralisation du marché de la pièce détachée fait état d'une économie réalisée de 5,80 euros, alors que le coût annuel moyen des pièces détachées sur un véhicule est d'environ 790 euros. On voit bien que l'intérêt est pour les assureurs, qui paient les pièces détachées nécessaires après des accidents.

J'adhère au discours du Premier ministre lorsqu'il insiste sur la nécessité de s'engager dans la transition écologique et de tout faire pour laisser une planète vivable pour les générations à venir. Construire des pièces et ne pas les recycler est une aberration. Aujourd'hui, déjà, en France, ce sont les sous-traitants de rang 1 et de rang 2 qui fabriquent ces pièces. Dès lors, libéraliser, c'est permettre à d'autres entreprises, ailleurs, d'en fabriquer.

Dans la précédente législature, j'ai été responsable du projet de loi relatif à la consommation pour mon groupe. Le couteau Laguiole, qui n'était pas protégé, a été copié au-delà de nos frontières, puis renvoyé en France. Si cet objet n'est pas lourd – quoique plusieurs millions d'exemplaires commencent à peser –, pour les pièces détachées des véhicules, le risque est bien plus grand.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce n'est pas l'objet de cet amendement!

**M. Frédéric Barbier.** Si nous voulons nous engager dans le développement durable, il faut aller vers le recyclage. Dans ma circonscription, on m'a expliqué que Peugeot fermait le site historique d'Hérimoncourt pour lancer une grande plateforme de pièces détachées, issues du recyclage, à Vesoul – je ne dis rien, c'est en Franche-Comté. Or, aujourd'hui, en cherchant à avoir des pièces moins chères, on va encourager la production en dehors de notre territoire national, avec une main d'œuvre moins chère, plutôt que le recyclage. C'est un non-sens.

Quitte à le faire, prenons le temps, ne l'intégrons pas, aujourd'hui, dans ce projet de loi. Attendons le projet de loi sur l'économie circulaire. Ainsi, nous pourrions disposer d'une étude d'impact, afin d'évaluer l'impact du dispositif sur les territoires et sur une filière automobile qui est déjà en grande transformation.

Si nous voulons agir pour le climat et pour la production en France, si nous voulons nous montrer à l'écoute de ce qu'ont dit les Français lors des dernières élections européennes, il nous faut protéger l'entrepreneuriat français.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne.

**M. Bruno Millienne.** Mes chers collègues, je comprends vos inquiétudes, qui sont légitimes. Néanmoins, en quoi les pièces de rechange qui seront vendues sans être certifiées par le constructeur, seront-elles forcément mauvaises? Pourquoi ne proviendraient-elles pas d'une économie circulaire?

Du reste, vous nous avez dit que 95 % des pièces changées étaient remboursées par les assurances. S'il sait cela, l'automobiliste se tournera vers les pièces originales. Le marché des pièces non certifiées ne détruira donc pas les pièces de rechange fabriquées par les constructeurs.

Je ne comprends donc pas le raisonnement. Pour ce qui me concerne, je voterai contre cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Je souhaite souligner l'engagement de M. Barbier dans sa circonscription et, plus globalement, le travail qu'il a réalisé sur le marché des couteaux Laguiole. Nous ne devons cependant pas craindre la concurrence de constructeurs étrangers. Comme vous, monsieur Barbier, j'ai confiance dans notre industrie automobile. Elle produit des pièces de qualité, et il me semble qu'elle saura affronter la concurrence.

Je suis convaincu que l'ouverture de ces marchés créera des opportunités pour les constructeurs français. Les sous-traitants automobiles français pourront désormais fournir des pièces détachées françaises pour des véhicules de marque étrangère. Ce point important n'avait pas été souligné jusqu'à présent.

La libéralisation permettra aussi de lutter contre les circuits parallèles et le marché de la contrefaçon.

Enfin, parce que cette libéralisation est en cours dans le marché intérieur européen, il importe que le marché français soit prêt à affronter la concurrence. Tel est l'objectif de cet article, qui prépare la libéralisation, en donnant à notre industrie les moyens d'être compétitive, de gagner de nouveaux marchés et d'imposer ses critères de qualité en Europe.

Notre groupe, vous l'avez compris, votera donc contre cet amendement.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'entends des inquiétudes, qu'il faut toujours écouter.

Pour autant, il est question des pièces visibles, comme les pare-brise, les rétroviseurs, les phares. Peut-être n'avons-nous pas vécu les mêmes expériences. En tant que préfète d'une région où étaient installés des fournisseurs de second rang, j'ai noté que ceux-ci ne se trouvaient pas particulièrement mis en valeur par les constructeurs. Ils pouvaient avoir envie d'accéder directement aux clients.

Cet article permet que des fournisseurs, industriels français présents dans nos territoires, accèdent à l'automobiliste sans nécessairement passer par le constructeur. Je peux vous

assurer qu'ils seront nombreux à être satisfaits. M. Zulesi l'a dit, ils pourront aussi fournir des pièces pour des véhicules étrangers. Il s'agit donc là d'une belle opportunité pour conforter notre industrie et nos fournisseurs de second rang.

**Mme Barbara Pompili**, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Et les normes sont les mêmes !

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Et, comme le dit Mme la présidente de la commission, les normes restent les mêmes.

*(L'amendement n° 2083 n'est pas adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 2266 rectifié de Mme Pascale Boyer est défendu.

*(L'amendement n° 2266 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 31 sexies, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 31 sexies

**M. le président**. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2238.

**Mme Laurianne Rossi**. Il est défendu.

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

**Mme Zivka Park**, *rapporteuse*. Le fait de donner au maire la possibilité de commuer des amendes de manière discrétionnaire est contraire à l'article 1<sup>er</sup> de la Constitution aux termes duquel la France assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens. Je demande donc le retrait de l'amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Même avis.

**M. le président**. L'amendement est-il retiré ?

**Mme Laurianne Rossi**. Oui.

*(L'amendement n° 2238 est retiré.)*

**M. le président**. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2236.

**Mme Laurianne Rossi**. Je le retire.

*(L'amendement n° 2236 est retiré.)*

#### Article 32

**M. le président**. L'amendement n° 2348 de Mme Zivka Park est défendu.

*(L'amendement n° 2348, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 2358 de Mme Zivka Park est un amendement de conséquence.

*(L'amendement n° 2358, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 32, amendé, est adopté.)*

#### Article 32 bis

*(L'article 32 bis est adopté.)*

#### Après l'article 32 bis

**M. le président**. Nous en venons aux amendements portant article additionnel après l'article 32 bis.

L'amendement n° 763 de M. Robin Reda est défendu.

*(L'amendement n° 763, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président**. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n° 37 rectifié, 927 rectifié et 3331.

Les amendements n° 37 rectifié de M. Vincent Descoeur et 927 rectifié de M. Bertrand Pancher sont défendus.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3331.

**Mme Valérie Lacroute**. Cet amendement concerne un problème récurrent dans les transports publics de voyageurs : le recueil d'informations permettant de dresser un procès-verbal en cas d'infraction.

La loi du 22 mars 2016 a apporté un premier élément de réponse en introduisant dans le code des transports l'article L. 2241-10 en vertu duquel les personnes ne disposant pas d'un titre de transport valable et ne régularisant pas immédiatement leur situation doivent être en mesure de justifier de leur identité.

Toutefois, la difficulté à connaître l'identité de la personne contrôlée en cas d'infraction liée au comportement – je pense aux passagers qui fument, qui tirent la sonnette d'alarme abusivement ou souillent un véhicule – persiste.

Il est indispensable d'imposer à ces personnes de justifier de leur identité. Pour ce faire, l'amendement propose d'étendre l'obligation prévue par l'article précité aux personnes qui contreviennent aux règles de conduite définies par l'exploitant du réseau de transport. En outre, afin d'éviter tout sentiment d'impunité, l'article est également applicable aux mineurs.

Madame la ministre, vous avez connaissance de tous ces comportements répréhensibles dans les transports publics. Je pense particulièrement aux passagers qui fument dans les wagons sur les lignes R, P – je ne vais pas toutes les citer. Je l'ai encore observé la semaine dernière. Il faut prendre ce sujet au sérieux. Vous n'avez peut-être pas de réponse immédiate mais je reviendrai régulièrement à la charge car ces comportements empoisonnent – pour parler poliment – tous les usagers des transports du quotidien.

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

**Mme Zivka Park**, *rapporteuse*. Je comprends et je partage votre préoccupation pour la sécurité dans les transports publics, madame Lacroute. Il n'est pas obligatoire dans notre pays d'avoir sur soi une pièce d'identité. Si un contrevenant ne peut justifier de son identité, l'article L. 2241-2 du code des transports prévoit que celui-ci peut être retenu jusqu'à ce qu'un officier de police judiciaire arrive ou donne l'ordre de le faire conduire devant lui. En outre,

nous avons renforcé les sanctions en cas de fuite du contrevenant au travers de l'article 32 *bis*. Je demande donc le retrait, sinon mon avis sera défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je maintiens l'amendement. Je comprends votre réponse mais dans la pratique, c'est bien plus compliqué – ainsi les officiers de police judiciaire ne sont pas forcément disponibles. La réponse juridique ne suffit pas à résoudre les problèmes de terrain.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Lors du débat en commission sur ce sujet, nous avons pu constater que nous n'avions pas tiré toutes les conséquences de l'excellent rapport de vos collègues Michel Vialay et Aude Luquet. Comme je l'avais annoncé, nous réunirons l'ensemble des acteurs – ministère de l'intérieur, ministère de la justice, Union des transports publics et ferroviaires – pour faire le point sur les propositions de ce rapport. Dans cette attente, je demande également le retrait des amendements.

**Mme Valérie Lacroute.** Je ne le retire pas afin de maintenir la pression.

*(Les amendements identiques n° 37 rectifié, 927 rectifié et 3331 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'une série d'amendements identiques, n° 38 rectifié, 95 rectifié, 114 rectifié et 3332.

L'amendement n° 38 rectifié de M. Vincent Descoeur est défendu.

La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 95 rectifié.

**M. Xavier Breton.** Cet amendement concerne également la fraude dans les transports publics de voyageurs. Dans le souci de maintenir la pression qu'évoquait Valérie Lacroute, l'amendement vise à instaurer une sanction en cas de non-respect de l'obligation de présenter un titre d'identité, prévue par l'article L. 2241-10 du code des transports que nous avons déjà mentionné.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n° 114 rectifié.

**M. Michel Vialay.** Je pense, en effet, que les sanctions doivent être renforcées.

Madame la ministre, je regrette que la réunion, dont je salue l'organisation, se tienne postérieurement à nos débats car cela retardera les éventuelles mesures que nous aurions pu adopter. Il me paraît indispensable que les comportements frauduleux puissent être verbalisés.

**M. le président.** L'amendement n° 3332 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

*(Les amendements identiques n° 38 rectifié, 95 rectifié, 114 rectifié et 3332, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

## Article 32 ter

**M. le président.** Les amendements n° 2113 et 1871 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n° 2113 et 1871, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 99 de M. Martial Saddier est défendu.

*(L'amendement n° 99, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n° 761 et 762 de M. Robin Reda sont défendus.

*(Les amendements n° 761 et 762, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 111 et 112, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Michel Vialay, pour les soutenir.

**M. Michel Vialay.** Les services des douanes exercent des missions de surveillance du territoire, en particulier de ses points d'entrée pour lutter contre les trafics.

Les caméras-piétons permettent de faire baisser la tension lors des contrôles et contribuent ainsi à réduire les violences.

Les amendements proposent d'étendre cet équipement respectivement aux agents des douanes et aux agents de sécurité privée. Nous avons pu mesurer à quel point il permet d'apaiser les tensions et parfois de justifier le comportement adopté par l'agent.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Il convient de tirer le bilan de l'expérimentation en cours des caméras-piétons pour les agents de la SUGE – Surveillance générale – et du GPSR – Groupe de protection et de sécurité des réseaux – avant de l'étendre à d'autres. Avis défavorable.

*(Les amendements n° 111 et 112, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2114 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2114 est adopté.)*

*(L'article 32 ter, amendé, est adopté.)*

## Après l'article 32 ter

**M. le président.** Nous en venons aux amendements portant article additionnel après l'article 32 *ter*. L'amendement n° 113 de M. Michel Vialay est défendu.

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

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1972 et 2255.

La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 1972.

**Mme Aude Luquet.** La loi du 22 mars 2016 a permis de renforcer la lutte contre la vente à la sauvette. Cependant, l'obligation faite aux transporteurs de conserver jusqu'à la fin de la procédure les objets saisis – à l'exception des denrées périssables – en limite la portée. Devant l'accumulation des stocks de produits à conserver, la SNCF et la RATP ont dû diminuer leurs actions contre les vendeurs à la sauvette.

Afin de remédier à cette difficulté, l'amendement vise à autoriser les agents à remettre les saisies aux forces de police ou de gendarmerie dans le but de les placer sous main de justice.

**M. le président.** L'amendement n° 2255 de M. Michel Vialay est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je comprends votre préoccupation. Toutefois, l'adoption d'un tel dispositif nécessite un travail interministériel. En légiférant prématurément, nous risquerions d'établir un cadre inapproprié, ce que nous ne voulons évidemment pas. Avis défavorable.

Je saisis cette occasion pour saluer la qualité du rapport d'évaluation de la loi 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, que vous avez rédigé avec Michel Vialay. Celui-ci a permis l'adoption de plusieurs amendements en commission et d'autres seront encore examinés un peu plus loin dans nos débats.

*(Les amendements identiques n°s 1972 et 2255, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2251 de M. Michel Vialay est défendu.

*(L'amendement n° 2251, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 1970 et 2256.

L'amendement n° 1970 de Mme Aude Luquet est défendu.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n° 2256.

**M. Michel Vialay.** Juste un mot au préalable pour dire que ce rapport était en effet fort intéressant et qu'il est dommage qu'on ne l'ait pas assez exploité en vue du débat qui nous occupe aujourd'hui.

S'agissant de l'amendement n° 2256, il vise à autoriser les agents des services internes à procéder à des palpations de sécurité de façon bien plus générale, sans qu'ils aient besoin d'une autorisation préalable pour cela. Une autorisation permanente leur donnerait plus de moyens ; c'est une mesure qui est fortement attendue par les personnels concernés.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Défavorable : 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. Ce ne sont ni des policiers ni des gendarmes. Il convient que les fonctions restent distinctes.

*(Les amendements identiques n°s 1970 et 2256, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

### Article 32 quater

**M. le président.** La parole est à M. Bastien Lachaud, pour soutenir l'amendement n° 1944, tendant à supprimer l'article.

**M. Bastien Lachaud.** Nous demandons en effet la suppression de cet article, qui prévoit l'abandon de la notion de vulnérabilité pour les personnes sans domicile fixe – SDF. Or la notion de vulnérabilité, définie par le code pénal et reprise par le code des transports, interdit tout recours à la contrainte envers les personnes dites vulnérables et empêche les agents assermentés de leur interdire l'accès aux véhicules ou de les contraindre à en descendre ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations.

Votre proposition vise à faciliter l'exclusion des SDF des gares et stations, sous réserve qu'on leur trouve un hébergement d'urgence. Il a été ajouté en commission que lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet de ces mesures lorsque le plan Grand froid est mis en œuvre. Tout le monde tombera d'accord sur l'hypocrisie de ce type de mesures lorsqu'on sait que les places en hébergement d'urgence sont saturées, que leur nombre est insuffisant et que rien ne peut garantir que cette procédure ne sera pas dévoyée.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable : l'article 32 quater apporte une réponse équilibrée. Vous nous demandez ce qui pourrait empêcher les agents de mettre les SDF dehors ? Eh bien, c'est précisément la loi qui les en empêchera, puisque cela ne sera autorisé que dans certains cas.

**M. Bastien Lachaud.** Oui, dans certains cas.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Dans tous les autres, ce ne sera pas possible.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous avez le droit de ne pas être d'accord avec cette mesure, monsieur Lachaud, mais ne déformez pas ce qui a été adopté en commission !

Personnellement, je ne trouve pas normal que des gens dorment régulièrement dans le métro.

**M. Bastien Lachaud.** Nous non plus, et c'est pourquoi il faut des places d'hébergement !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je puis vous assurer que la RATP dépense beaucoup d'énergie, notamment pour amener ces personnes vers des lieux de soins. Nombre d'entre elles souffrent de problèmes psychiatriques ou de pathologies extrêmement graves. Je ne pense pas que les laisser dormir dans le métro et y passer leur vie soit une bonne solution. Cela ne favorise pas leur réinsertion.

L'article précise que ces personnes peuvent être emmenées hors du métro, à condition que ce soit vers un lieu d'hébergement. Comme vous le savez, la région Île-de-France a prévu d'ouvrir des places à cet effet. Je pense que tout cela est dans l'intérêt des personnes vulnérables dont nous sommes en train de parler. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

(*L'amendement n° 1944 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n°s 2466 et 2989, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2466.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous voudrions que, dans les personnes vulnérables, soient incluses les personnes sans domicile fixe et que tout soit fait pour qu'aucune expulsion des métros ou des gares n'ait lieu sans qu'une réponse ait été prévue en matière d'hébergement.

Tout le monde sait pourquoi nous portons ce message : les places d'hébergement ne sont pas assez nombreuses pour que l'on puisse accueillir tout le monde. Derrière notre amendement, il y a la volonté que les conditions, notamment humaines, soient réunies pour que tout le monde puisse être accueilli dignement.

Vous reconnaissez d'ailleurs vous-même, madame la ministre, qu'un accueil dans de mauvaises conditions pose des problèmes sanitaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est bien pourquoi il faut sortir ces personnes du métro !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous entendons ce que vous dites, et puisque nous sommes tous ici d'accord sur la nécessité de mettre de l'humanité dans ces opérations, nous vous proposons que les personnes sans domicile fixe soient comprises parmi les personnes dites vulnérables.

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2989.

**Mme Aude Luquet.** Le code des transports autorise les services de sécurité interne à contraindre de descendre du train ou à interdire l'accès de celui-ci à tout usager dont le comportement est susceptible de compromettre la sécurité des personnes ou de troubler l'ordre public.

Cette mesure est très utile pour les transporteurs. La SNCF procède par exemple à une cinquantaine d'interdictions par jour, qui concernent pour l'essentiel des usagers en état d'ébriété ou ayant consommé des stupéfiants.

Toutefois, l'article en question du code des transports prévoit une exception, cette mesure ne pouvant être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en raison notamment de son âge ou de son état de santé, quand bien même celle-ci refuserait une fouille ou compromettrait la sécurité des usagers, par exemple du fait de son comportement.

Cette notion de vulnérabilité ne permet pas aux agents assermentés et agréés de l'exploitant de mener pleinement leur mission et d'assurer la sécurité des usagers. Dans le souci d'assurer la sécurité des emprises immobilières des transporteurs, et plus particulièrement dans le cadre du plan Vigipirate, il serait nécessaire de pouvoir agir efficacement à l'égard

de tout individu commettant une infraction à la police des transports terrestres de voyageurs, en recourant si nécessaire à une contrainte physique proportionnée.

Il convient donc d'aménager cette exception en permettant aux agents de recourir à la contrainte, dans le respect de la personne visée, de manière proportionnée et humaine, et en tenant compte de la vulnérabilité éventuelle de celle-ci. Tel est l'objet du présent amendement.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Monsieur Lecoq, il est écrit, dans le dernier alinéa de l'article 32 quater, « lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe » : cela veut dire que cela inclut toutes les personnes sans domicile fixe.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Bah non !

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Bah si !

**M. Jean-Paul Lecoq.** En vérité, c'est un coup bas !

**M. Bastien Lachaud.** Il a raison !

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Passons... Avis défavorable sur l'amendement n° 2466.

Madame Luquet, la notion de proportionnalité n'est pas assez précisément définie dans votre amendement. Or il faut que les agents disposent de règles claires dans ce genre de situations. Je demande donc le retrait de l'amendement n° 2989.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis défavorable sur l'amendement n° 2466 et favorable sur l'amendement n° 2989.

**M. le président.** La parole est à M. Bastien Lachaud.

**M. Bastien Lachaud.** Sur l'amendement n° 2466, nous aurions apprécié une réponse un peu plus précise de la part de la rapporteure !

Ce que vous dites, au fond, c'est qu'il sera possible, dans certains cas, de contraindre les personnes sans domicile fixe, qui étaient jusqu'à maintenant considérées comme des personnes vulnérables, à sortir des wagons et stations de métro. Or, une fois qu'on les aura fait sortir des stations, on s'apercevra qu'il n'y a plus de places d'hébergement. Que va-t-on faire, à ce moment-là ? Les fera-t-on redescendre dans le métro ?

Vous voyez bien qu'il y a un problème. S'il y avait assez de places d'hébergement d'urgence pour toutes et tous dans ce pays, votre proposition ne poserait aucun problème, bien au contraire. Ce qui coince, c'est qu'on ne peut pas, d'un côté, poser un principe, de l'autre, nier la réalité des faits. Aujourd'hui, il n'y a pas assez de places d'hébergement d'urgence. Créez-en, et nous voterons votre mesure ! Pour l'heure, ce n'est pas le cas, et c'est pourquoi nous soutenons l'amendement n° 2466.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le député, je vous invite à faire le tour des stations un soir avec les agents du Recueil social de la RATP : vous pourrez constater la situation des personnes qui se trouvent dans le métro.

**M. Bastien Lachaud.** Je prends suffisamment le métro pour la voir! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Certes, mais je vous invite aussi à faire le tour des stations avec ces agents. Vous pourrez constater que ceux-ci ont un grand sens du service public et qu'ils appliqueront cette disposition dans l'esprit du législateur.

**Mme Émilie Bonnavard.** Très bien!

(*L'amendement n° 2466 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 2989 est adopté.*)

(*L'article 32 quater, amendé, est adopté.*)

#### Après l'article 32 quater

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 32 quater.

Nous allons d'abord examiner deux amendements identiques, n°s 1977 et 2253.

La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 1977.

**Mme Aude Luquet.** Cet amendement vise à faciliter le recouvrement des amendes. Il s'avère assez difficile de le faire dans le délai imparti, deux mois, parce que le croisement des données destiné à fiabiliser les adresses des contrevenants implique de nombreux échanges et prend du temps. Si une plateforme doit être prochainement mise en place pour faciliter le croisement des identités et des adresses, il n'en reste pas moins que deux mois est un délai très court, notamment vu le nombre d'infractions quotidiennes.

D'autre part, certains contrevenants peuvent demander des échéanciers de paiement, lesquels 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 dans ces situations le produit des amendes, au détriment du Trésor public.

Afin d'accroître les chances pour l'exploitant d'un transport de recouvrer les amendes, il ne paraît pas déraisonnable de faire passer de deux à trois mois le délai de recouvrement. Tel est l'objet du présent amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 2253 de M. Michel Vialay, identique au précédent, est défendu.

(*Les amendements identiques n°s 1977 et 2253, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.*)

**M. le président.** Les amendements identiques n°s 1994 deuxième rectification de M. Alexandre Holroyd et 2287 deuxième rectification de Mme Zivka Park sont défendus.

(*Les amendements identiques n°s 1994 deuxième rectification et 2287 deuxième rectification, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.*)

#### Article 32 quinquies

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2679.

**Mme Béragère Couillard.** Cet amendement vise à rendre public, par exemple sur le site internet du ministère des transports, le bilan annuel des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs. Cela permettrait d'améliorer la connaissance de ces faits et de porter ces chiffres à la connaissance du public. En France, 87 % des femmes usagères des transports en commun déclarent avoir été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel ou d'agression sexuelle. Il n'est pas normal, aujourd'hui, d'avoir peur quand on prend les transports en commun.

**Mme Émilie Bonnavard.** Tout à fait!

**Mme Béragère Couillard.** Il faut davantage de transparence sur le sujet, afin de pouvoir améliorer, concrètement, la sécurité des femmes dans les transports.

(*L'amendement n° 2679, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 32 quinquies, amendé, est adopté.*)

#### Après l'article 32 quinquies

**M. le président.** La parole est à Mme Béragère Couillard, pour soutenir l'amendement n° 2686.

**Mme Béragère Couillard.** Cet amendement vise à renforcer les obligations d'actions de formation à destination des agents des services de transport en matière de prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste. Il s'inspire des travaux réalisés par Mme Luquet et M. Vialay dans le cadre de leur rapport d'évaluation de l'application de la loi Savary, rapport dont Mme la rapporteure et Mme la ministre ont salué la qualité. Cela permettrait de renforcer la formation des agents des services de transport qui sont au contact des usagers, et non des seuls agents des services de sécurité de la RATP et de la SNCF, comme le prévoit aujourd'hui le code des transports.

Toutes les femmes doivent pouvoir se sentir en sécurité lorsqu'elles effectuent des trajets quotidiens, et elles doivent pouvoir être écoutées dans de bonnes conditions par les agents des services de transports si elles rencontrent ce type de problèmes. Cela ne doit pas être le cas uniquement pour la SNCF et la RATP; il faut que ce soit généralisé à l'ensemble des services de transport. Il est primordial d'assurer un meilleur accueil des victimes par les personnels.

(*L'amendement n° 2686, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.*)

#### Article 32 sexies

(*L'article 32 sexies est adopté.*)

#### Article 33

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n°s 1960, 3376 et 98, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1960.

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit toujours de renforcer la lutte contre la fraude.

La loi du 22 mars 2016 permet aux opérateurs de se doter d'un service interne de sécurité, ce qui est une bonne chose. Les expériences que certains d'entre eux ont menées en Île-de-France en faisant appel à des prestations de sociétés de sécurité privées pour des missions de sécurisation dynamique se sont révélées parfaitement adaptées aux réseaux de surface, à des coûts compétitifs.

Cet amendement important vise à clarifier la possibilité, pour les opérateurs de transport, de recourir à ce type de service pour effectuer des missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent. Le Sénat a permis aux agents assermentés de le faire. Ici, il s'agit dans certains cas qu'il en soit ainsi pour des agents de sécurité privée afin d'améliorer la sûreté des transports et de mieux lutter contre la fraude.

Nous savons fort bien que les réseaux de surface ne sont pas aussi contrôlés – les bus sont très nombreux en Île-de-France – et les opérateurs de transport doivent pouvoir faire appel soit à un service interne de sécurité, soit à un service de sécurité privé afin de mieux sécuriser les réseaux et de mieux lutter contre la fraude. C'est là un signal important à envoyer à nos opérateurs de transport.

**M. le président.** Peut-on considérer, madame Lacroute, que vous avez également défendu l'amendement n° 3376 ? (*Assentiment.*)

La parole est donc à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 98.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de M. Saddier va dans le même sens : les opérateurs doivent pouvoir choisir afin d'accroître la sécurité des usagers.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Les agents de sociétés de sécurité privée ne sont pas assermentés et il ne convient pas de les ajouter à la liste des personnes chargées de constater par procès-verbaux qui figure à l'article L.2241-1 du code des transports. Avis défavorable à l'ensemble de ces amendements.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons débattu de cette question en commission. Nous avons besoin d'une réflexion globale sur les conditions de recrutement, de formation et d'accompagnement de ces agents avant d'avancer dans le sens que vous indiquez.

Je vous propose de retirer ces amendements au bénéfice de la réflexion qui doit se poursuivre, notamment dans le cadre de la réunion prévue à la fin juin.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je retire mes amendements compte tenu de la réponse de Mme la ministre, qui me satisfait beaucoup plus que celle de Mme la rapporteure, un peu trop technique – je le dis avec beaucoup de bienveillance mais j'aurais aimé que vous vous montriez un peu plus positive. Cette réunion sera importante car nous devons absolument avancer sur ces questions concernant les opérateurs de transport.

(*Les amendements n° 1960 et 3376 sont retirés.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je retire également mon amendement.

(*L'amendement n° 98 est retiré.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1961.

**Mme Valérie Lacroute.** Je reviens sur cette question importante qu'est celle de la sécurité dans les transports.

En l'occurrence, Île-de-France Mobilités, également très attentive, propose un système à trois niveaux pour gérer la sécurité du réseau francilien : le service de police pour les interventions d'une haute intensité – c'est leur mission, mais il ne peut pas se multiplier à l'infini –, le GPSR, Groupe de protection et de sécurité des réseaux, pour les interventions d'intensité moyenne et la SUGE, la Surveillance générale de la Sûreté ferroviaire, qui interviennent sur le réseau RATP et SNCF.

Il s'agit de disposer d'un service de sûreté des opérateurs pour les interventions de basse intensité. Pourquoi ces trois échelons ? Nous savons que le réseau francilien est très étendu – plus de 1 300 communes en Île-de-France, des réseaux de bus importants. Une sûreté efficace sur l'ensemble du territoire francilien, selon Île-de-France Mobilités, supposerait la création d'un tel système. Je me doute de la réponse de Mme la ministre, qui la jugera compliquée, mais nous gagnerions en efficacité. Peut-être ce point pourrait-il être rajouté à cette fameuse réunion de la fin juin !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Très bien !

**Mme Valérie Lacroute.** J'anticipe votre réponse sur ce qui sera à mon sens un élément important.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je suis d'accord avec Mme Lacroute : la sûreté dans les transports est un élément essentiel. Nous savons très bien que le réseau souterrain du Grand Paris Express est dense et présente donc un risque élevé de sécurité.

La multiplicité des acteurs risque de porter atteinte à l'efficacité des interventions en nuisant à la coordination. Nous souhaitons assurer un niveau élevé de sûreté des personnes et des biens en confiant à un service de sûreté unifié et harmonisé l'ensemble des réseaux métropolitains.

Par ailleurs, le GPSR et la SUGE collaborent déjà pour organiser la sûreté sur le réseau francilien.

Avis défavorable... mais nous en parlerons dans la réunion à venir !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Demande de retrait !

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Je maintiens la pression !

(*L'amendement n° 1961 n'est pas adopté.*)

(*L'article 33 est adopté.*)

**Après l'article 33**

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n<sup>os</sup> 1963, 1982 et 108, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1963.

**Mme Valérie Lacroute.** Encore un amendement important, qui vise à élargir la liste des fonctions pouvant faire l'objet d'une enquête administrative : les salariés, les personnels mis à disposition et les personnels des sous-traitants du gestionnaire d'infrastructures ou du groupe public ferroviaire.

Exemple concret : une personne malveillante chargée de la maintenance et du contrôle du matériel roulant pourrait occasionner des dégâts importants. L'élargissement de cette liste aux fonctions dites « sensibles » serait de bonne politique.

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1982.

**Mme Aude Luquet.** Je partage d'autant plus les propos de ma collègue Valérie Lacroute qu'avec mon collègue Michel Vialay, nous avons pu voir exprimée, lors des auditions que nous avons menées, la demande que cette liste soit élargie aux personnels d'entretien et de maintenance pour assurer une plus grande sécurité des usagers des transports.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 108.

**M. Michel Vialay.** La sécurité est la première de nos libertés. Mme Park a souligné son importance. Il est en effet capital que nous puissions prendre rapidement des décisions à propos des personnels qui occupent des postes sensibles car plus nous tardons, plus certains sont susceptibles de passer à travers les mailles du filet et plus il sera difficile, ensuite, de les récupérer.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable à cet amendement déjà repoussé en commission. Il prévoit d'élargir sensiblement le champ de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure, qui couvre déjà de très nombreux cas. Les services du ministère de l'intérieur risquent d'être débordés par les demandes et le dispositif risque d'être alors difficile à appliquer.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons en effet débattu de ce problème en commission.

Vous soulevez une question légitime sur le champ du criblage et une intégration de nouveaux métiers et postes sensibles mais, si cette évolution est peut-être souhaitable, elle doit être progressive afin de permettre aux services chargés de ces enquêtes d'absorber le nombre de demandes.

Le SNEAS, le Service national des enquêtes administratives de sécurité, a été créé en 2017 et a été rapidement très sollicité. De nouvelles missions devraient lui être confiées, notamment concernant l'administration pénitentiaire, les agents privés de sécurité armés, l'accès aux zones d'accès restreint des aéroports.

Ce point pourra également être abordé à la désormais fameuse réunion de la fin juin !

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1963 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet.

**Mme Aude Luquet.** Je retire mon amendement. Je remercie Mme la ministre d'avoir pris l'initiative d'organiser cette réunion. Même si elle est un peu tardive, comme l'a dit M. Vialay, elle est importante car il faut prendre des décisions pour notre sécurité dans les transports.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1982 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vialay.

**M. Michel Vialay.** Je maintiens quant à moi mon amendement.

Madame la ministre, je comprends les délais nécessaires aux services mais nous pourrions aujourd'hui prendre une décision dont vous pourriez décider, ensuite, de l'étalement de la mise en œuvre.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 108 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n<sup>os</sup> 109, 1964 et 1980, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n<sup>os</sup> 109 et 1964 sont identiques.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 109.

**M. Michel Vialay.** La loi 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. L'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que lorsque le résultat d'une enquête réalisée sur un salarié fait apparaître que son comportement est incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles il a été recruté ou affecté, l'employeur lui propose un emploi correspondant à ses qualifications.

Ce n'est qu'en cas d'impossibilité de procéder à un tel reclassement ou de refus du salarié que l'employeur peut engager à son encontre une procédure de licenciement. Convenez qu'il est inopportun de reclasser dans une entreprise un employé dont les autorités publiques ont estimé que son comportement était incompatible avec la sûreté des personnes et des biens ! Le licenciement d'un tel salarié devrait pouvoir être autorisé sans mettre à la charge de l'entreprise une obligation préalable de reclassement. Tel est l'objet de cet amendement.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1964.

**Mme Valérie Lacroute.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1980.

**Mme Aude Luquet.** Le reclassement est parfois difficilement réalisable. En conséquence, l'opportunité de reclasser le salarié visé doit rester à l'appréciation de son employeur, lequel doit pouvoir être autorisé à le licencier sans être obligé, au préalable, de chercher pour lui un nouveau poste.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Licencié sur la base d'une présomption me semble excessif. La rédaction actuelle de l'article du code de la sécurité intérieure me paraît équilibrée et le système actuel paraît fonctionner correctement. Il ne faut donc pas le modifier. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est en effet un sujet sensible. Aujourd'hui, l'employeur n'est pas tenu de procéder à un reclassement lorsque celui-ci s'avère impossible ou lorsque le salarié le refuse. J'ai pu me rendre compte personnellement que l'équilibre actuel est bon et qu'il n'y a pas lieu de le modifier. Avis défavorable à ces amendements.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 109 et 1964 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1980 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 1986 et 2254.

La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1986.

**Mme Aude Luquet.** L'article L.114-2 du code de la sécurité intérieure prévoit que « l'employeur peut décider, à titre conservatoire et pendant la durée strictement nécessaire à la mise en œuvre des suites données au résultat de l'enquête qui lui est communiqué par l'autorité administrative, de retirer le salarié de son emploi, avec maintien du salaire ».

Il convient de faire en sorte, par cet amendement, que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre le salarié dont l'enquête administrative aurait révélé que celui-ci peut faire peser une menace sur les infrastructures ou les usagers.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2254.

**M. Michel Vialay.** Mêmes arguments. Il est défendu.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Cette obligation pourrait, dans certains cas, être préjudiciable en donnant un indice à une personne du fait qu'elle a appelé l'attention des services du ministère de l'intérieur. Il pourrait être contre-productif. Avis défavorable.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1986 et 2254, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3367.

**Mme Valérie Lacroute.** Sauf erreur de ma part, il est en partie satisfait par l'amendement du Gouvernement.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 3367 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3379.

**Mme Valérie Lacroute.** Par cet amendement, nous proposons que la mission de sûreté, qui est exercée par SNCF Réseau, soit confiée, en Île-de-France, au responsable régional de la SNCF, qui est plus proche du terrain. Ce faisant, nous répondrions à une demande d'Île-de-France Mobilités, qui estime que le dispositif serait ainsi plus opérationnel dans la région francilienne.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable. La sécurité n'entre pas dans les missions de SNCF Mobilités.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons abordé cette question en commission. Une telle mesure est incompatible avec l'ouverture à la concurrence. Cette mission de sûreté, qui bénéficie à l'ensemble des opérateurs, ne peut pas être assurée par SNCF Mobilités. Demande de retrait, donc ; à défaut, avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 3379 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 1965, qui fait l'objet d'un sous-amendement n<sup>o</sup> 3604.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement.

**Mme Valérie Lacroute.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n<sup>o</sup> 1965 et soutenir le sous-amendement n<sup>o</sup> 3604.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je suis favorable à l'amendement n<sup>o</sup> 1965, sous réserve de l'adoption du sous-amendement rédactionnel n<sup>o</sup> 3604.

**M. le président.** La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo.** J'avais déposé, après l'article 33, un amendement qui a été jugé irrecevable mais dont je souhaiterais dire quelques mots.

Cet amendement, qui visait à créer le Service de sécurité portuaire – SSP –, a été jugé irrecevable par la commission des finances alors qu'il avait pour objet de réglementer une pratique ancrée depuis longtemps dans les usages de la zone portuaire havraise. Ce service de sécurité contribue, conjointement avec les services de l'État, aux missions de sûreté et de sécurité des biens et des personnes dans la zone portuaire. Il est composé de femmes et d'hommes qui travaillent en partenariat avec les autorités, sont formés de manière continue, sont issus des rangs des services de l'État et accomplissent leurs missions avec un grand professionnalisme.

Ces missions sont, d'une part, de nature régaliennne, pour ce qui est de la surveillance du domaine portuaire, et, d'autre part, de nature commerciale, pour ce qui est des activités non couvertes par les services de l'État. L'amendement visait à résoudre deux problèmes liés au service de sécurité portuaire. En effet, la loi ne prévoit pas de statut particulier pour ces agents, malgré la singularité de leurs missions. Or, en l'absence de statut propre, leur permis de port d'armes repose sur une interprétation extensive du régime d'autorisation actuel, modifié en 2015.

Depuis 2016, les services travaillent à la création de ce statut. L'ensemble des acteurs ont contribué à la rédaction d'un texte qui fait consensus. Ce statut permettrait à une même entité d'assurer des missions de sûreté et de sécurité à titre régalién et de réaliser des prestations pour des tiers. Il correspondrait à l'identité des Grands ports maritimes, qui exercent à la fois des prérogatives administratives et une activité industrielle et commerciale. Un statut dédié permettrait, enfin, la définition d'un cadre légal pour le port d'armes des agents concernés. Je tenais à mettre ce sujet sur le tapis.

**M. le président.** Madame Firmin Le Bodo, la correction m'imposait de ne pas vous interrompre mais, même dans le cadre du temps programmé, l'intervention des différents orateurs doit se rapporter aux amendements en discussion. Or, en l'espèce, tel n'était pas le cas.

*(Le sous-amendement n° 3604, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'amendement n° 1965, sous-amendé, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

### Article 33 bis A

**M. le président.** L'amendement n° 2118 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2118, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3364.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement tend à préciser que les autorités organisatrices de la mobilité doivent faciliter l'accès au réseau de transport des agents des services de secours et des forces de police dans l'exercice de leur mission. Certains d'entre eux bénéficient de cartes de circulation si leurs fonctions le justifient. Mais il paraît important que le dispositif soit clair et lisible pour l'autorité organisatrice. Les forces de police et les services de secours étant divers, il conviendrait de statuer sur leurs conditions d'accès au réseau au cas par cas, notamment en ce qui concerne la prise en charge financière de ces facilités. Disons qu'il s'agit d'un amendement d'appel, madame la ministre.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean François Mbaye.

**M. Jean François Mbaye.** Sur le même sujet, la commission a adopté l'un de mes amendements, auquel Mme la rapporteure s'était déclarée favorable, Mme la ministre s'en remettant à la sagesse de la commission. Je n'ai rien contre l'amendement de Mme Lacroute, mais il me paraît quelque peu superfétatoire car la question de l'accès au réseau des sapeurs-pompiers dans l'exercice de leurs missions ne se pose pas.

Mon amendement était, quant à lui, différent. Lors de l'audition du général commandant de la brigade de sapeurs-pompiers de Paris par la commission de la défense,

deux de nos collègues avaient en effet souligné que la valorisation de la mission des sapeurs-pompiers passait par une prise en charge de leurs frais de transport. L'un d'entre eux s'était même demandé s'il ne fallait pas augmenter la réduction de 75 % dont ils bénéficient sur le réseau de la SNCF.

Sans aller jusque-là, beaucoup de sapeurs-pompiers, lorsqu'ils arrivent de province dans des casernes en Île-de-France, rencontrent des problèmes financiers, car le coût des trajets qu'ils effectuent dans les transports d'Île-de-France représente 30 % de leur solde. C'est pourquoi j'avais déposé un premier amendement, qui a été déclaré irrecevable, puis un second, qui a été adopté par la commission, afin de préciser que les autorités organisatrices de la mobilité devaient faciliter, dans leur ressort territorial, la mobilité des services de secours et des forces de police. Ainsi, madame la rapporteure, en donnant un avis favorable à l'amendement de Mme Lacroute, vous revenez un peu sur un engagement que vous aviez pris en commission, puisque nous étions tombés d'accord sur mon amendement.

Monsieur le président, j'en profite pour défendre par anticipation l'amendement n° 3174, qui vise à compléter l'article 33 bis B, adopté en commission. En tout état de cause, il ne me paraît pas nécessaire de préciser que la mobilité des forces de police et des services de secours doit être facilitée dans l'exercice de leurs fonctions. En revanche, se pose la question du coût financier des transports pour les sapeurs-pompiers, puisqu'il représente, encore une fois, 30 % de leur solde.

*(L'amendement n° 3364 est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Mbaye, puis-je considérer que vous avez défendu l'amendement n° 3174 ?

**M. Jean François Mbaye.** Oui, monsieur le président.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** En effet, cher collègue, votre amendement a été adopté par la commission, mais l'exposé sommaire était différent de l'amendement lui-même, dont la rédaction s'avère trop imprécise. Celui de Mme Lacroute apporte une précision utile. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 3174, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 33 bis A, amendé, est adopté.)*

### Article 33 bis

*(L'article 33 bis est adopté.)*

### Article 33 ter

**M. le président.** L'amendement de suppression n° 305 de M. Dino Cinieri est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je comprends la préoccupation de M. Cinieri. Toutefois, je tiens à rappeler que, lors de l'examen du texte en commission, celle-ci a adopté un de mes amendements visant à réduire le champ de l'application de l'obligation d'installation d'un GPS signalant les passages à niveaux et en exclure les véhicules utilisés pour un service régulier. Par ailleurs, je suis favorable à une poursuite de

l'assouplissement du dispositif et je donnerai un avis favorable aux amendements n<sup>os</sup> 790 et 786 et identiques. Demande de retrait, donc.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 305, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2119 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2119, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3450.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement a pour objet de supprimer les alinéas qui tendent à imposer que les véhicules assurant un service régulier soient équipés d'un GPS signalant les passages à niveaux. En l'espèce, un tel équipement paraît en effet inutile, dans la mesure où les chauffeurs connaissent bien le parcours.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'amendement est satisfait. Nous y reviendrons lors de l'examen des amendements n<sup>os</sup> 790 et 786. Demande de retrait, donc.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'amendement est clairement satisfait.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 3450 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 306 et 9, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Michel Vialay, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 306.

**M. Michel Vialay.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 9.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il est également défendu.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 306 et 9, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 100.

**Mme Valérie Lacroute.** Je crois que cet amendement est analogue à ceux qu'a évoqués Mme la rapporteure ; il est donc retiré.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 100 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 790 et 3451, faisant l'objet des sous-amendements n<sup>os</sup> 3590 et 3599.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 790.

**Mme Émilie Bonnivard.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3451.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement tend à préciser que le GPS équipant les autocars peut être fixe ou mobile.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour donner l'avis de la commission sur ces amendements et soutenir le sous-amendement n<sup>o</sup> 3590.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis favorable, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui tend à supprimer le renvoi à un arrêté. En effet, le ministre chargé de prendre cet arrêté n'est pas désigné.

**M. le président.** Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3599 de M. Jean-Marie Sermier est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Favorable à l'amendement n<sup>o</sup> 790, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n<sup>o</sup> 3590. Défavorable au second sous-amendement.

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3590 est adopté et le sous-amendement n<sup>o</sup> 3599 tombe.)*

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 790 et 3451, sous-amendés, sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 792 et 3452.

L'amendement n<sup>o</sup> 792 de M. Vincent Descoeur est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3452.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement tend à limiter l'obligation d'équipement des autocars en GPS aux services dont l'itinéraire n'est pas connu à l'avance.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 792 et 3452, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1967.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je vous remercie pour l'adoption de l'amendement précédent.

L'amendement n<sup>o</sup> 1967 tend à supprimer l'alinéa 8 qui oblige l'autorité organisatrice de services publics réguliers de transports routiers de personnes à rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveaux.

C'est vrai qu'il faut sécuriser les passages à niveaux, qui furent le théâtre d'accidents dramatiques, mais cette responsabilité appartient à SNCF Réseau. On a essayé de nous convaincre que la responsabilité en incombait aux collectivités, au travers des plans locaux d'urbanisme intercommunal. On voudrait à présent la faire supporter aux autorités organisatrices de transport. Je pense que l'on peut agir autrement, notamment en établissant un vrai plan de sécurisation de ces passages à niveau pour les prochaines années.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Cet amendement tend à supprimer une disposition que nous avons votée en commission. Je suis attachée à cette mesure qui permet de renforcer la sécurité des trajets scolaires sans pour autant faire peser des contraintes excessives sur les autorités organisatrices de la mobilité. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons prévu un plan de sécurisation et l'effort financier de l'État augmente de 40 %. Les passages à niveau ne relèvent pas de la seule responsabilité de SNCF Réseau. Nous ne cherchons pas à dédouaner l'établissement public mais la mobilisation, en ce domaine, doit être collective. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Lacroute.

**Mme Valérie Lacroute.** Nous sommes tous attachés à la sécurité des voyageurs mais ce n'est pas la première fois, depuis le début de l'examen de ce texte, qu'au détour de l'adoption de divers amendements, de nouvelles responsabilités sont transférées aux collectivités locales. Les communes se sont vu interdire la construction d'établissements scolaires ou commerciaux à proximité d'un passage à niveau alors que les plans locaux d'urbanisme ou les schémas de cohérence territoriale imposent de densifier les cœurs de ville, là où justement se trouvent, en général, les passages à niveau.

Pis, vous reportez la charge financière sur les autorités organisatrices de la mobilité qui devront financer le surcoût engendré par la déviation d'itinéraire, alors qu'elles ne sont pas responsables de la construction du passage à niveau dans le cœur de ville.

Prenons l'exemple de Nemours et Saint-Pierre-les-Nemours : les autobus et les autocars, ne pouvant plus emprunter les passages à niveau, devront faire un détour qui allongera leur trajet de 4 kilomètres. Imaginez, multiplié par le nombre de services, la charge financière pour la collectivité, qui devra de surcroît réorganiser tous les services.

Prenez la mesure des conséquences disproportionnées de cette disposition, que vous prenez dans la précipitation. Je comprends que vous essayiez de tout mettre en œuvre pour que ne se reproduisent plus les catastrophes que nous avons connues mais dans le même temps, vous avez rejeté l'un de mes amendements tendant à inscrire dans la liste des circonstances aggravantes la prise de médicaments de niveau 3. Nous avons là deux poids et deux mesures.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Fuchs.

**M. Bruno Fuchs.** Autant je me félicite de l'adoption des amendements relatifs aux GPS car l'on ne peut légiférer sur tout ni pousser à ce point le souci du détail, autant, pour ce qui concerne cet amendement, les transporteurs agissent déjà en ce sens. Ils nous l'ont affirmé en audition. En conséquence, il paraît légitime de légiférer en ce domaine.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Je comprends bien que l'on ne demande pas à SNCF Réseau de financer la totalité, d'autant plus que son état financier ne le permettrait pas. En revanche, il serait souhaitable de réfléchir à un aménagement du territoire performant et sur le long terme, en alimentant à hauteur des besoins un fonds dédié à la suppression des passages à niveau les plus dangereux. Je ne pense pas

seulement à ceux des villes mais aussi à ceux situés dans des configurations géographiques particulières, à flanc de coteau, comme au Havre, ou aux abords de sources. Le coût peut en être astronomique.

Je vous ai proposé ce matin de nationaliser des sociétés d'autoroutes pour que l'État récupère leurs bénéfices, qui se chiffrent en milliards. Vous pourriez vous en servir pour faire disparaître ces passages à niveau et garantir la sécurité de nos concitoyens.

*(L'amendement n° 1967 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n°s 2120, 2121 et 2122 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n°s 2120, 2121 et 2122, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'article 33 ter, amendé, est adopté.)*

#### Article 33 quater

**M. le président.** L'amendement n° 2123 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2123, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 33 quater, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 33 quater

**M. le président.** L'amendement n° 1661 de Mme Danielle Brulebois est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Cet amendement conduirait à priver de transport scolaire les enfants habitant dans un lieu où le seul chemin qui peut être emprunté est coupé par un passage à niveau sans barrière ou demi-barrière. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 1661, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

#### Article 33 quinquies

**M. le président.** L'amendement n° 2124 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2124, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 33 quinquies, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 33 quinquies

**M. le président.** M. Florent Boudié n'est pas présent pour défendre ses amendements portant article additionnel après l'article 33 quinquies.

Madame la rapporteure, souhaitez-vous reprendre le n° 2185, sur lequel vous avez déposé plusieurs sous-amendements ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je le reprends, en effet, et je propose de l'adopter avec les sous-amendements rédactionnels n<sup>os</sup> 3585, 3584 et 3583.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Favorable, sous réserve de l'adoption des sous-amendements.

*(Les sous-amendements n<sup>os</sup> 3585, 3584 et 3583, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2185, sous-amendé, est adopté.)*

### **Suspension et reprise de la séance**

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-sept heures dix, est reprise à dix-sept heures vingt.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

### **Article 34**

**M. le président.** Deux orateurs sont inscrits sur l'article 34.

La parole est à Mme Véronique Riotton.

**Mme Véronique Riotton.** J'associe à mes propos mon collègue Xavier Roseren. L'article 34 vise à autoriser le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures d'adaptation du droit nécessaires après l'adoption du règlement européen 2016/424, relatif aux remontées mécaniques. Des précisions sur les mesures à venir seraient particulièrement bienvenues, notamment en ce qui concerne deux pratiques actuellement autorisées par la loi.

Je pense, d'une part, aux modifications substantielles des installations. En effet, la question de la conformité de l'installation modifiée avec le règlement européen se pose, ainsi que celle de la compatibilité des composants neufs avec les composants maintenus en service. Je pense, d'autre part, aux constructions nouvelles qui peuvent actuellement être réalisées avec des composants récupérés. Cette pratique sera-t-elle remise en cause par le règlement qui semble imposer que la totalité du matériel, y compris le matériel récupéré, soit conforme aux toutes dernières normes ?

Madame la ministre, vous avez annoncé une concertation. Pouvez-vous nous préciser la forme qu'elle prendra, et nous indiquer les organisations qui y seront associées ?

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnard.

**Mme Émilie Bonnard.** Chaque année, le réseau de remontées mécaniques des domaines skiables du territoire national permet d'accueillir 8 millions de personnes effectuant 52 millions de journées-skieurs, ce qui fait de la France l'un des leaders mondiaux du ski avec l'Autriche.

Nous parlons donc d'un secteur central et stratégique pour les communes accueillant les stations. Elles ont la responsabilité – c'est en particulier le cas des maires – de la sécurité sur ces domaines, avec les sociétés d'exploitation de remontées mécaniques, qu'elles soient publiques ou privées. Ces dernières, qui sont toutes délégataires de service public au nom des communes, investissent plusieurs centaines de

millions d'euros pour disposer d'infrastructures performantes et optimales pour l'environnement, pour le confort de la clientèle et pour la sécurité.

Selon nous, les questions centrales de sécurité, d'organisation et d'aménagement de ces services doivent donc, eu égard à leur particularité et à leur importance, rester sous la pleine responsabilité du Parlement. Or l'article 34 du projet de loi prévoit d'habiliter le Gouvernement à adapter par ordonnance le droit applicable aux installations à câbles, excluant ainsi le législateur de l'élaboration et du contrôle de ces dispositions.

Madame la ministre, les questions relatives aux domaines skiables et à la montagne sont très particulières, au point que les députés, les maires, les collectivités et les préfets concernés ont souvent des difficultés à faire comprendre à l'administration centrale la nécessité d'adapter ou de faire évoluer les dispositifs généraux en fonction des contraintes spécifiques qu'ils subissent.

Ce ne serait donc pas vous rendre service que de vous laisser la décision en ce domaine, au risque de centraliser un peu plus les choses, en retirant de surcroît leur pouvoir à des élus qui conservent pourtant un lien permanent avec les réalités de terrain. Ce ne serait pas le bon moyen pour atteindre l'efficacité.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnard pour soutenir l'amendement de suppression n<sup>o</sup> 66.

**Mme Émilie Bonnard.** M. Martial Saddier est le premier signataire de cet amendement qui vise à supprimer l'article 34. Il se justifie par les arguments que j'ai avancés il y a un instant.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable. Il est nécessaire de conserver cet important article. Il est en particulier 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 l'article, c'est supprimer cette possibilité de simplification.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dès lors qu'il existe un règlement européen sur ces sujets, il nous faut le prendre en compte dans notre droit national. C'est l'objet de l'habilitation prévue à l'article 34.

La question de la possibilité d'utiliser les composants récupérés a bien été soulevée dans la préparation du règlement : à ce stade, nous avons une divergence d'interprétation avec les services de la Commission. Cette divergence ne se traite pas au niveau national, mais au sein du groupe de travail organisé par la Commission. Dans ce groupe, les représentants du ministère, en l'espèce, le STRMTG – service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – que vous connaissez bien, insistent pour maintenir la possibilité d'utiliser des composants récupérés. Cette position sera confirmée dans la suite des discussions au niveau européen.

Nous traitons d'un texte technique dont nous sommes bien conscients qu'il a une importance majeure pour les élus de la montagne et pour les opérateurs de remontées mécaniques. Je vous confirme que, naturellement, la concer-

tation associera pleinement tous les acteurs concernés. Elle fera intervenir un certain nombre de groupes de travail thématiques, et les élus de la montagne seront bien associés à cette démarche.

Par ailleurs, vous savez comme moi que le service qui suit ces questions n'est pas un service parisien, puisqu'il est implanté dans l'Isère, au cœur des zones concernées par ces installations. Vous pouvez donc compter sur les services du ministère pour travailler en bonne intelligence avec les élus concernés tout en restant à leur écoute. Je suis défavorable à la suppression de l'habilitation prévue à l'article 34.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnard.

**Mme Émilie Bonnard.** Madame la ministre, je ne remets pas en cause la compétence du STRMTG s'agissant des remontées mécaniques. Je crois cependant que l'approche parlementaire – les députés conservent un lien quotidien avec les maires – reste indispensable. Nous serons très vigilants concernant l'association des députés à la concertation que vous avez prévue. Mon collègue Martial Saddier étant le premier signataire de l'amendement, je préfère ne pas le retirer.

*(L'amendement n° 66 n'est pas adopté.)*

*(L'article 34 est adopté.)*

#### Après l'article 34

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 2037, portant article additionnel après l'article 34.

**Mme Véronique Riotton.** Cet amendement tend à prévoir l'obligation de présenter, pour les véhicules de transport guidé – les métros, les tramways ou les remontées mécaniques –, un dossier relatif à la sécurité, avant le lancement de travaux. Cette obligation serait de niveau législatif, de façon analogue à celle qui existe pour les travaux de construction. Elle permettrait d'identifier, très en amont de la phase de production des véhicules, les risques à prendre en compte dans la phase de construction, et de stabiliser, le plus tôt possible, les mesures de gestion de ces risques.

*(L'amendement n° 2037, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

#### Article 34 bis

*La commission a supprimé l'article 34 bis.*

**Mme Émilie Bonnard.** Il s'agit de reprendre un débat que nous avons eu en commission. Chaque saison d'hiver, 15 000 salariés saisonniers travaillent pour les domaines skiables en France. Ils sont gérés par délégation de service public pour le compte des communes supports de station. Le salaire moyen de ces salariés saisonniers est de 1 500 euros nets, pour une saison qui dure, en moyenne, quatre mois. Ces saisonniers contribuent à faire de la France un des leaders mondiaux en termes de fréquentation de ski, aux côtés de l'Autriche.

Pour se rendre sur leur poste de travail et assurer les mobilités nécessaires à leurs missions, ils empruntent les remontées mécaniques – c'est l'essence même de leur métier. Ils disposent d'une carte de libre circulation sur le réseau de remontées mécaniques du domaine skiable. Leur

situation est comparable à celle, par exemple, des agents de la RATP sur le réseau du métro et du RER, ou des agents de la SNCF sur l'ensemble du réseau ferroviaire, qui ont ce type de carte de libre circulation.

Or, depuis une récente décision administrative, ces laissez-passer, considérés par les services de l'URSSAF comme des forfaits de ski, sont soumis à une taxation. Une part de leur laissez-passer est, en effet, considérée comme un avantage en nature. L'URSSAF estime que le salarié, lors de ses deux jours de repos, peut l'utiliser pour skier, et décompte ainsi deux septièmes du prix du forfait classique comme avantage en nature soumis à la taxation.

C'est injuste, d'abord parce que rien ne justifie que l'on impose à ces salariés d'un réseau de transport une taxation au titre d'un avantage en nature, à laquelle ne sont pas soumis, à juste titre, les agents de la RATP ou de la SNCF, qui utilisent aussi leur carte sur leur réseau pour leurs déplacements personnels. Sauf erreur de ma part, madame la ministre, aucune part de leur carte de circulation n'est considérée comme un avantage en nature. Par ailleurs, tous les salariés saisonniers ne skient pas pendant leurs deux jours de congé. Pourquoi une telle taxation pour ces salariés assurant une mission de transport de personnes, avec des contraintes de sécurité et de mobilité, et sous délégation de service public ?

Ensuite, ces salariés, dont nous avons impérativement besoin pour la filière touristique française, sont des saisonniers, soumis, de ce fait, à une forme de précarité liée à la durée de leurs contrats. Cette taxation nous paraît donc pour le moins malvenue, notamment dans un contexte de ras-le-bol fiscal des classes populaires.

Enfin, les professionnels de la filière ont de grandes difficultés pour trouver des salariés, et nous n'avons pas besoin de mesures qui affaiblissent davantage l'attractivité de ces métiers. Cela dénote, dans l'inconscient collectif, une perception du tourisme comme une économie de rente ou une activité facile. Or les salariés de la filière touristique sont loin d'être des nantis et ont besoin d'être accompagnés. Ils font vivre des territoires ruraux et de montagne. Nous avons besoin qu'ils y restent. C'est à ce titre que nous demandons la suppression de la taxation de la part des laissez-passer considérée comme un avantage en nature.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement identique n° 796.

**Mme Véronique Riotton.** Je défendrai en même temps l'amendement n° 798 de M. Roseren. Comme le précédent, l'amendement n° 796 tend à améliorer le dispositif initialement adopté au Sénat, lors de la première lecture, et qui a été supprimé lors de l'examen en commission à l'Assemblée par l'adoption de l'amendement du Gouvernement.

Les exploitants de remontées mécaniques attribuent à leurs salariés des cartes de libre circulation leur permettant d'emprunter les remontées mécaniques de l'ensemble du domaine skiable dont ils ont la gestion. Ces cartes sont délivrées pour que les salariés puissent se déplacer dans le cadre de leur travail, mais ils peuvent aussi l'utiliser en dehors. Cette carte permet, en outre, d'avoir connaissance du trajet emprunté par ces derniers, et de les localiser facilement pour des raisons de sécurité. Il convient de noter que l'irrégularité des plannings rend nécessaires ces cartes de circulation. En effet, la souplesse inhérente à l'exploitation des remontées mécaniques peut exiger la mobilisation d'un salarié au pied levé.

L'URSSAF considère, depuis peu, que ces laissez-passer constituent un avantage en nature. Ainsi, les deux septièmes du prix du forfait de ski sont imputés comme avantage en nature, même en l'absence d'utilisation par le salarié durant ses jours de repos, et alors même que les grilles tarifaires prévoient l'accès gratuit pour les jours de ski, au-delà de vingt-cinq jours.

Dès lors, cet amendement vise à supprimer la taxation réalisée par l'URSSAF des forfaits de ski utilisés par les salariés des domaines skiables. Il propose ainsi d'exonérer ces cartes de libre circulation de toutes charges patronales et salariales, ainsi que des contributions salariales.

L'amendement n° 798 est un amendement de repli. Pour les raisons que je viens d'exposer, l'attribution des cartes de libre circulation ne peut être vue comme un avantage en nature. Il est ainsi proposé, par cet amendement, de les exonérer de toutes charges sociales, patronales et salariales.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 67.

**Mme Émilie Bonnavard.** C'est un amendement de mon collègue Martial Saddier, que j'ai cosigné, et qui est identique à celui que Mme Riotton vient de défendre.

Nous avons réellement besoin de cette mesure, car cette taxation a fait beaucoup de bruit dans les domaines skiables. Les saisonniers se sont rendu compte de l'effort fait par le Sénat et de l'introduction de cet article par le Gouvernement. Dans le contexte actuel, le Gouvernement enverrait un signal positif à ces salariés modestes, travaillant dans un secteur précaire, qui n'emploie que quatre mois dans l'année. Je pense honnêtement que les recettes issues de cette taxe sont des cacahuètes – pardonnez-moi l'expression. Le jeu n'en vaut pas la chandelle.

**M. le président.** L'amendement identique n° 798 de M. Xavier Roseren est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je comprends bien ce qui vous a amenés à déposer ces amendements. En commission, j'ai d'ailleurs émis un avis de sagesse. Toutefois, la commission a donné un avis défavorable. Vous évoquez un vrai problème. Je vous invite à écouter ce que Mme la ministre a à nous dire sur le sujet.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons effectivement débattu du sujet en commission. La règle générale appliquée par les URSSAF est la suivante : la carte professionnelle permettant d'accéder à un domaine skiable est considérée comme des frais professionnels pendant les jours travaillés, mais comme un avantage en nature pendant les jours non travaillés. Je reconnais bien volontiers que cela revient un peu à couper les cheveux en quatre, mais c'est une disposition générale. Il se pourrait que la tendance aille à l'appliquer aussi aux salariés des transports collectifs que vous avez évoqués.

Ce sujet ne relève pas du projet de loi d'orientation des mobilités, non plus, on peut l'espérer, que du projet de loi de financement de la sécurité sociale. C'est une question d'application de bon sens de la loi. Je me suis rapprochée du ministère de l'action et des comptes publics et du ministère des solidarités et de la santé : la solution proposée est celle d'un rescrit permettant de prendre en compte la situation de ces travailleurs saisonniers. C'est l'engagement pris par le

ministère de l'action et des comptes publics. Ce rescrit permettra d'éviter la requalification en avantage en nature de ces forfaits de ski.

Je pense que c'est la bonne façon de traiter le sujet. Elle nous évitera de soulever des questions de principe relatives à l'égalité de traitement entre les différents abonnements de transports en commun ou d'autres questions de ce type. Je vous propose de retirer ces amendements.

Si le rescrit ne répond pas aux attentes, cette discussion devra être reprise dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

**Mme Émilie Bonnavard.** Madame la ministre, je voudrais m'assurer que le dispositif ne sera pas trop compliqué. En quoi va consister le rescrit ? Est-ce que ce sera une démarche de l'entreprise au bénéfice de l'ensemble des salariés, ou chaque salarié devra-t-il demander un rescrit ? Il s'agit de sommes minimales, et je crains l'usine à gaz. Je souhaite que vous nous rassuriez sur la simplicité et le caractère général du rescrit, qui pourra être demandé par la société de remontées mécaniques pour l'ensemble de ses salariés. Si le salarié doit lui-même faire la démarche auprès de l'URSSAF, cela risque d'être compliqué.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non, ce n'est pas au salarié de faire la démarche !

**Mme Émilie Bonnavard.** Ensuite, j'aimerais qu'au moins deux parlementaires puissent être associés au travail des ministères sur le sujet.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le rescrit est une doctrine fiscale générale, une instruction aux URSSAF. Cela veut dire que toutes les entreprises seront traitées de la même façon. Je vais transmettre cette proposition de bon sens visant à associer les parlementaires à l'écriture du rescrit.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton.

**Mme Véronique Riotton.** Je retire les amendements et propose que le deuxième parlementaire associé à l'écriture du rescrit soit Xavier Roseren.

*(Les amendements n° 796 et 798 sont retirés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

**Mme Émilie Bonnavard.** Faisant confiance à la ministre, je vais retirer, moi aussi, les amendements. Je peux vous assurer que les saisonniers vous seront reconnaissants.

*(Les amendements n° 68 et 67 sont retirés.)*

#### Après l'article 34 bis

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel.

Les amendements n° 178 et 793 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 178 de Mme Émilie Bonnavard est défendu.

La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 793.

**Mme Véronique Riotton.** C'est encore un amendement de Xavier Roseren. Il tend à supprimer la responsabilité civile illimitée à laquelle sont assujettis les transporteurs de voyageurs par remontées mécaniques. Actuellement, ceux-ci sont tenus à une obligation d'assurance en responsabilité civile qui est « sans limitation de somme » en ce qui concerne les dommages corporels. Ces dispositions sont incohérentes, pour plusieurs raisons.

Elles portent préjudice à l'attractivité touristique de notre pays, car il s'agit d'une obligation très lourde pour les exploitants, alors même que les autres pays européens – l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie – n'imposent pas une telle réglementation.

**Mme Véronique Riotton.** Elle n'est, par ailleurs, pas justifiée puisque les remontées mécaniques constituent un des moyens de transport les plus sûrs. En France, elles ont causé 14 accidents graves sur 578 millions de passages recensés pendant la saison 2016-2017. Les risques de dommages corporels sont d'autant plus limités que les remontées mécaniques utilisent des voies de circulation propres. Elles faussent donc la libre concurrence sur le marché. Très peu d'assurances sont en mesure de proposer un contrat sans limitation de sommes. Il est ainsi proposé que les remontées mécaniques soient assujetties aux mêmes obligations assurantielles que les chemins de fer, les tramways, les métros ou les trains touristiques.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Même avis qu'en commission : défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

**Mme Émilie Bonnavard.** J'ai interrogé Mme la ministre sur ce qui justifie que la responsabilité civile illimitée soit appliquée aux remontées mécaniques mais pas aux autres moyens de transport utilisant leurs propres voies ; je n'ai pas obtenu de réponse. Nous aimerions comprendre le principe justifiant une telle différence, les autres moyens de transport du quotidien, tels que les tramways, n'étant pas soumis à une responsabilité civile sans limitation de somme.

*(Les amendements n° 178 et 793, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1144 de M. Jacques Cattin est défendu.

*(L'amendement n° 1144, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2995.

**Mme Laurianne Rossi.** Le présent amendement rejoint, sur le fond, le débat que nous venons d'avoir concernant les cartes de service pour les remontées mécaniques. Il vise à clarifier la caractérisation comme outil professionnel de la carte de service des 55 000 salariés relevant de la convention collective nationale du transport urbain.

Alors que, pendant plusieurs dizaines d'années, toutes les caisses d'URSSAF avaient systématiquement assimilé la carte de service à un outil de travail, en application d'une doctrine fondée sur le droit social et la réalité d'usage de cette carte, certains contrôles, à la suite d'un revirement récent, se sont affranchis de cette doctrine en estimant que les rares utilisations personnelles de cette carte constituaient un avantage en nature impliquant un assujettissement marginal aux cotisations sociales.

Ainsi, 55 000 salariés pourraient subitement et injustement perdre jusqu'à 100 à 200 euros par an de pouvoir d'achat, et certaines collectivités territoriales pourraient voir leurs finances amputées de 5 à 10 millions d'euros. Je vous propose donc, par cet amendement, de clarifier la situation et de remédier à cette déviation de la doctrine historique, qui, je le répète, aurait des conséquences extrêmement préoccupantes pour le pouvoir d'achat des Français comme pour les finances de nos collectivités. Du reste, toutes les associations de collectivités, ainsi que le GART – groupement des autorités responsables de transport – soutiennent cet amendement. Il faut clarifier définitivement les conditions d'utilisation de la carte de service pour ces 55 000 salariés.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Le débat est, en effet, un peu le même que celui que nous venons d'avoir sur les remontées mécaniques. Toutefois, votre amendement n'ayant pas été déposé en commission, je n'ai pas eu le temps d'en étudier les conséquences compte tenu du nombre de salariés – 55 000 ! – concernés par cette disposition. Je vous propose donc de le retirer afin que nous en débattions dans le cadre du PLFSS, afin d'étudier toutes les conséquences d'une telle mesure.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je ne sais si cela est de nature à rassurer Mme Riotton et Mme Bonnavard mais cela montre que ce sujet dépasse le cas des travailleurs saisonniers des remontées mécaniques. Ayant interrogé le ministère de l'action et des comptes publics, je peux vous affirmer qu'il n'y a pas de changement de doctrine, donc pas d'évolution, en tout cas au niveau national. Nous sommes en train de vérifier si certaines URSSAF mènent des actions particulières. Selon les situations, puisqu'il s'agit vraiment de micro-management, la bonne réponse sera sans doute de recourir à une forme de rescrit. À défaut, le sujet devra de nouveau être abordé dans le PLFSS, mais avec une vision d'ensemble. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

*(L'amendement n° 2995 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 1265.

**Mme Émilie Bonnavard.** Le présent amendement de M. Martial Saddier concerne la délicate question des délégations de service public dans les domaines skiables, qui sont dans une situation un peu floue au regard du droit et de la jurisprudence. La loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne avait obligé pour la première fois les exploitants historiques à signer des conventions de délégations de service public avec les collectivités auxquelles elle a confié l'organisation et l'exécution de ce service. Lorsque ces contrats arrivent à terme, ils peuvent donner lieu à des décisions de reprise en régie des remontées mécaniques par les collectivités.

La reprise en régie ouvre droit à une indemnisation du préjudice pour le propriétaire initial, à raison du retour des biens à titre gratuit dans le patrimoine de la collectivité publique. Certaines collectivités avaient décidé de verser une indemnité égale à la valeur vénale des biens qu'elles ont repris, mais la dernière décision du Conseil d'État a restreint le préjudice indemnisable aux seules situations dans lesquelles les biens n'ont pas pu être totalement amortis.

L'objet de cet amendement est donc de prévoir une meilleure prise en compte de l'apport initial des exploitants de remontées mécaniques dans l'équilibre économique du prolongement du contrat. Il s'agit de trouver le bon équilibre entre la protection de la commune et l'incitation du délégataire à investir dans le domaine des remontées mécaniques.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis, car nous reviendrions sur une décision du Conseil d'État, sorte de loi de validation, ce qui n'est plus tout à fait dans les pratiques constitutionnelles. Au demeurant, j'imagine que vous avez eu cette discussion au sein de l'ANEM, l'Association nationale des élus de montagne, qui, à notre connaissance, a pris position contre cette proposition. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 1265 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2377 rectifié de Mme Zivka Park est défendu.

*(L'amendement n° 2377 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2798.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il s'agit d'un amendement important. Il traduit la décision, annoncée par le Premier ministre lors du comité interministériel de la mer de novembre 2018, d'intégrer les trois ports de l'axe Seine en un seul établissement public, créé au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Je veux rappeler rapidement les raisons qui conduisent à franchir cette nouvelle étape dans l'intégration du GIE – groupement d'intérêt économique – HAROPA. C'est une réponse à la réorganisation massive et rapide du transport maritime et du secteur logistique, qui conduit à la constitution de hubs portuaires de taille mondiale structurant les grandes routes commerciales. La compétitivité de ces hubs se joue plus que jamais dans leur capacité à tisser des liens renforcés avec les ports maritimes proches, les ports intérieurs et les terminaux multimodaux pour desservir un hinterland de plus en plus lointain grâce à des dessertes massifiées. Enfin, partout dans le monde, les initiatives en faveur de la transition écologique et numérique s'accroissent et la France doit, évidemment, apporter des réponses offensives.

Avec la création de cet établissement portuaire unique, nous poursuivons trois ambitions stratégiques. Tout d'abord, il s'agit de créer le premier port de France pour le commerce extérieur capable de s'inscrire davantage dans les grands flux logistiques mondiaux, de peser davantage dans la compétition européenne et de reconquérir des parts de marché. Ensuite, il s'agit de doter les trois ports de l'axe Seine d'un commandement unique pour proposer à ses

clients industriels et exportateurs une offre commerciale globale intégrée, tout en restant à l'écoute de chaque territoire. Enfin, il s'agit de développer une plus grande robustesse économique et disposer d'un modèle économique et de moyens financiers équivalents à ceux des grands ports du range nord-européen pour mener les investissements nécessaires, pour accélérer les transitions écologique et numérique. C'est également un enjeu de connexion à l'hinterland par un réseau de desserte multimodale.

Une première phase d'écoute et de concertation a été menée, ces cinq derniers mois, par la mission de préfiguration du futur ensemble portuaire – la préfiguratrice, Catherine Rivoallon, que je salue, est entourée d'un comité de préfiguration présidé par Valérie Fourneyron – avec toutes les forces vives du monde portuaire, les élus de l'axe Seine, les principaux clients des trois ports, les places portuaires, les principales fédérations professionnelles concernées et les principales organisations syndicales. Cette première phase de concertation a permis de poser les bases des orientations stratégiques, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire et logistique en cours d'élaboration, ainsi que les bases des conditions sociales dans lesquelles le nouvel établissement sera créé.

Aujourd'hui, les conditions sont donc réunies pour avancer concrètement sur les modalités de fonctionnement de ce nouvel établissement. Le recours à l'habilitation à légiférer par ordonnances permettra de poursuivre la concertation dans les mois à venir et permet également de tenir compte du caractère technique des dispositions fiscales et foncières qui devront être traitées pour réussir cette intégration en un établissement public unique.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo.** Je me réjouis de cet amendement, très attendu par les acteurs portuaires de Paris, Rouen et Le Havre. Il vise à autoriser le Gouvernement, en application de l'article 38 de la Constitution, à prendre par ordonnances les mesures permettant la fusion des GPM – grands ports maritimes – du Havre et de Rouen ainsi que du port autonome de Paris. La création d'un établissement public unique regroupant ces trois entités répond aux ambitions de la France pour l'axe Seine. Il est nécessaire de doter HAROPA des moyens suffisants pour rivaliser avec les ports du nord de l'Europe. Cette fusion va dans le sens de la vision partagée par les ports de Paris, Rouen et Le Havre, celle d'une coopération nécessaire pour plus de performance, plus d'attractivité.

Il est important de construire un cadre juridique particulier pour HAROPA. Il doit respecter les caractéristiques des établissements existants, tout en permettant une gouvernance centrale. C'est cela l'identité d'HAROPA : la richesse des tissus économiques locaux, la compétence des acteurs publics et privés sur chacun des sites, la diversité des places portuaires engagées et, enfin, la coopération pour agir plus efficacement.

Si cette fusion vient formaliser la volonté d'une plus grande intégration entre les différents ports, elle constitue également un impératif juridique. Concernant la gestion du domaine public naturel, du foncier et de l'aménagement, mais aussi l'exploitation de ces zones portuaires, HAROPA apportera les éléments nécessaires au développement économique.

L'autorisation donnée au Gouvernement doit également aboutir à des mesures fiscales visant à faciliter cette transition. Je pense notamment au passage à une entité unique et aux transferts entre les établissements publics induits par la fusion.

HAROPA doit être un succès régional, mais il sera aussi celui de la France. Le projet permettra des partenariats sans précédent entre l'État et les collectivités sur le terrain de l'emploi ou de la protection de l'environnement. HAROPA doit être la vitrine de l'ambition portuaire française et envoyer un message clair aux concurrents européens.

Enfin, je tiens à louer la méthode, la priorité accordée au dialogue social dans cette transition. Je tiens à saluer également le travail de Mme Catherine Rivoallon et de toute son équipe, ainsi que celui de Mme Valérie Fourneyron. L'habilitation donnera les moyens au Gouvernement de préserver les accords d'entreprise des trois ports, constituant ainsi une garantie pour les salariés concernés. De plus, un comité de préfiguration a été mis en place et travaille en étroite collaboration avec tous les acteurs locaux.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Monsieur le président, vous avez donné la parole aux ports de plaisance avant de donner aux ports de commerce de notre circonscription, mais c'est par galanterie et c'est plutôt bien ! (*Sourires.*) De toute manière, sur les questions portuaires, il faut savoir qu'au Havre, nous avons tendance à défendre tous ensemble notre port et ce, depuis des décennies.

Madame la ministre, je ne comprends pas pourquoi vous nous demandez une habilitation à légiférer par ordonnance.

Je le dis comme Agnès Firmin Le Bodo, bien que je n'en tire pas les mêmes conclusions : la réussite du partenariat, ou de la fusion, est un enjeu national. Nous avons soutenu HAROPA à ses débuts ; nous sommes maintenant attentifs à la forme que va prendre le nouvel établissement, à sa dynamique et au rôle que chacun va y jouer, à Paris comme à Rouen et au Havre. Je l'ai dit à Mme Rivoallon, puisque vous l'avez citée, dans le cadre de la concertation : il faut agir avec prudence. Nous avons encore besoin de nous parler. Jusqu'à présent, le processus se déroule de manière très correcte ; je crains qu'on ne le brusque en allant trop vite.

Vous le savez, notre pays souffre d'une quasi-allergie aux ordonnances depuis la loi travail. Peut-être n'est-il pas indispensable d'en passer par cette voie ; peut-être peut-on réserver un moment du calendrier parlementaire à l'enjeu national que constitue l'évolution de nos ports.

Cet enjeu avait d'ailleurs suscité deux grands projets, l'un concernant Le Havre, l'autre, Marseille. C'est du premier que nous discutons, peut-être parce qu'il est plus avancé. (*M. Jean-Marc Zulesi fait un geste dubitatif.*) Je n'en sais rien, je dis « peut-être » !

**M. Jean-Marc Zulesi.** Soit...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Si ces deux espaces portuaires sont considérés de la même façon, auquel cas les projets doivent avancer rapidement puisque l'enjeu est national, il faut que nous prenions date maintenant pour la rentrée, une fois que la vaste concertation engagée sera achevée.

Je salue les bons résultats du travail de discussion que vous avez engagé, madame la ministre, avec les acteurs portuaires, dont ces derniers témoignent comme vous, et qui montrent que la concertation peut produire des effets extraordinaires.

Mais, de grâce, épargnez-nous les ordonnances ! Créez plutôt les conditions nécessaires pour que le rapport qui sera rendu en septembre par la préfiguratrice soit largement diffusé, fasse l'objet d'un débat dans les hémicycles respectifs de l'Assemblée et du Sénat et soit traité comme le mérite son sujet de dimension nationale – la défense du projet d'une vraie industrie maritime française –, puisque c'est ainsi que vous le concevez.

Cette situation nous pose un gros problème. Procédons dans l'ordre : la copie devait être rendue à la rentrée ; qu'elle le soit, qu'elle soit diffusée, et sélectionnons alors ensemble, sur ce fondement, la meilleure démarche. Si vous considérez encore à ce stade qu'il est urgent d'agir pour des raisons économiques, nous écouterons vos arguments avec une grande attention. Mais le moment actuel est mal choisi. La méthode pourrait alimenter le soupçon que l'on cache quelque chose : le recours aux ordonnances suscite toujours des inquiétudes. Je veux bien vous croire sincère, mais cette interprétation pourrait nuire à notre objectif commun de porter nos ports au niveau requis pour attirer les marchandises qui transitent aujourd'hui par le Nord.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Le groupe Les Républicains soutiendra l'amendement.

Sur la forme, toutefois, j'approuve ce qui vient d'être dit. D'une part, l'amendement nous parvient en séance alors que nous aurions pu y travailler plus longuement en commission – même si le sujet y a été abordé. D'autre part, il est un peu facile de traiter l'ensemble du dossier par ordonnance ; il aurait été préférable d'associer le Parlement à la démarche.

Quant au fond, il est important de créer un établissement unique regroupant les trois grands ports de Rouen, Le Havre et Paris. La concurrence est rude ; nous avons besoin d'avoir une activité portuaire nourrie. Pour ces raisons, nous sommes évidemment favorables à l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** Le groupe Socialistes et apparentés votera l'amendement.

Je suis d'accord avec Jean-Marie Sermier et Jean-Paul Lecoq : il est toujours délicat pour nous d'accepter le recours aux ordonnances.

Quoi qu'il en soit, il est exact qu'il est urgent de permettre à notre pays, qui a la chance d'avoir une façade maritime dotée de grands ports, de se comparer au reste du range Nord en le dotant des moyens nécessaires pour cela. Je salue bien évidemment le travail de concertation et d'expertise accompli par celle que vous avez choisie, madame la ministre, pour mener la préfiguration.

Élu dans une circonscription couvrant une partie de la région rouennaise et une grande partie de la vallée de la Seine, il est bien naturel que je joigne mes commentaires à ceux des deux députés du Havre qui se sont longuement exprimés. Nous pourrions d'ailleurs constituer tous les trois une amicale ou un club parlementaire HAROPA pour encourager la démarche.

Celle-ci le montre bien, un résultat comme celui auquel nous sommes parvenus nécessite toujours des étapes préalables, qu'il ne faut jamais oublier. Je n'oublierai donc pas, car il faut rendre à chacun ce qui lui revient, les annonces faites au Havre en 2009 – sous un autre Président, au cours d'une autre législature. Il s'agissait alors de lancer le projet du Grand Paris et de l'axe Seine dans sa dimension à la fois économique et de transport.

L'entreprise a été poursuivie, vous le savez, madame la ministre, par le travail confié, lors de la dernière législature, à Valérie Fourneyron et Charles Revet : un travail transparent et commun aux deux assemblées, comme cela a été fait pour d'autres axes desservant les régions de Dunkerque ou de Marseille. Leur intéressant rapport a été fructueux en recommandations. Je ne suis donc pas surpris que vous ayez fait appel, au côté de Mme Rivoallon, à Valérie Fourneyron, dont chacun connaît l'expertise, l'expérience et la grande implication dans le dossier – elle siège depuis plusieurs années au sein des instances dirigeantes du grand port maritime de Rouen.

Le moment que nous vivons résulte de ces étapes indispensables. Il y a quelques années encore, l'idée de faire travailler ensemble le port du Havre et celui de Rouen était un pari audacieux. S'il a été remporté, c'est parce que les membres de la communauté portuaire ont fait un grand pas – c'était essentiel –, que ceux de la communauté politique, quelle que soit leur sensibilité, ont voulu accompagner la démarche, et aussi grâce aux engagements pris – je songe notamment à la fameuse chatière, qui a fait couler beaucoup d'encre pendant plusieurs années, et à propos de laquelle le combat n'est d'ailleurs pas encore tout à fait gagné. Des inquiétudes se sont aussi exprimées de longue date – vous en avez parlé – concernant le canal Seine-Nord Europe.

Bref, c'est grâce aux décisions prises auparavant que nous parvenons aujourd'hui à ce qui n'est pas un aboutissement, mais une nouvelle étape.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je me réjouis que nous partagions tous l'objectif de constituer un très bel ensemble portuaire et de renforcer son intégration.

Comme l'a dit M. le député Bouillon, nous nous plaçons dans la continuité du travail engagé avant nous, ce dont témoigne le rôle confié à Valérie Fourneyron.

Il est exact que l'intégration des ports au sein d'un établissement public unique n'allait pas de soi lorsque nous l'avons annoncée et a soulevé des questions. Je veux à nouveau saluer le travail accompli par la mission de préfiguration. Je veux également saluer le très grand esprit de responsabilité dont a fait preuve la Fédération nationale des ports et docks, avec laquelle nous avons conduit une concertation de grande qualité. Je ne doute pas que le travail va pouvoir se poursuivre dans le climat de confiance qui a prévalu jusqu'à présent.

Vous le savez, nous avons constitué ce que l'on pourrait appeler un groupe de contact avec les élus concernés. Mme Firmin Le Bodo m'a fait observer que nous avons peu associé ces parlementaires à la démarche de manière collective.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Mais individuellement, oui !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Voilà : il y a eu des échanges bilatéraux. Mais il importe également que nous formalisions la concertation avec ces élus pour poursuivre le travail.

J'ai bien en tête le fait que les ordonnances peuvent agacer. Je crois tout de même qu'elles fournissent le moyen de donner du temps à la concertation en capitalisant sur ce qui a déjà été engagé. Nous avons pu nous dire les uns aux autres que, parfois, nous nous épuisons sur des textes très techniques. En l'occurrence, il y a tout un travail technique à accomplir : nous avons à traiter d'enjeux touchant la domanialité, la fiscalité, les règles environnementales – s'agissant de grands ports maritimes et du port fluvial de Paris, il y a beaucoup de règles à harmoniser. Je ne doute pas de la qualité de la suite de la concertation. Il s'agit, à mes yeux, de la bonne méthode pour progresser. Nous pouvons être confiants à la lumière de l'acquis des cinq mois écoulés. Je pense donc que l'habilitation à légiférer par ordonnance mérite d'être adoptée à une large majorité.

*(L'amendement n° 2798 est adopté.)*

**M. Jean-Paul Lecoq.** Moi, je suis contre les ordonnances !

### Article 35

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** C'est un très beau texte de loi que celui dont nous sommes en train de débattre. Quinze jours de discussion en commission, quinze jours en séance publique : ce sera sans doute un record.

L'article a trait au transport maritime et à sa compétitivité, mais nous n'avons pas abordé la question des émissions de gaz à effet de serre qu'il induit. Christophe Bouillon, avec d'autres collègues, s'est lancé dans de brillants et intéressants plaidoyers concernant le transport aérien ; il faut savoir que le transport maritime est exactement dans la même situation – 2 à 3 % d'émissions de gaz à effet de serre actuellement, 20 % à l'horizon 2050. En revanche, il n'existe, dans le secteur du transport maritime, aucune taxe Chirac permettant de récupérer des moyens financiers au service de l'aide au développement ou des meilleures pratiques environnementales. Et le gazole est systématiquement détaxé.

Évidemment, on ne pourra pas changer de modèle du jour au lendemain. Mais il faudra un jour, madame la ministre – dans un autre cadre que celui du présent débat, dont nous ne voulons pas allonger la durée –, travailler sur ces questions. Beaucoup d'entreprises qui cherchent à mettre en œuvre un transport durable – notamment touchant les bateaux de tourisme ou de plaisance, mais cela peut aussi concerner la pêche côtière ou le transport sur les canaux – nous disent que la différence de compétitivité est telle entre les équipements électriques et les équipements traditionnels que le changement de modèle prendra beaucoup de temps.

Nous devons aussi adresser ce message très clair aux armateurs, aux utilisateurs, à toutes celles et ceux qui continuent à parier sur le transport maritime : demain, les choses vont changer et les modèles seront beaucoup plus vertueux. En ce sens, une initiative assez facile à prendre, non dans le cadre du présent projet de loi mais peut-être lors du projet de loi de finances – le prochain ou un autre –, consisterait à envisager des mécanismes de bonus-malus, applicables notamment au transport de tourisme ou de plaisance.

Si nous ne faisons rien, nous n'atteindrons pas nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Il fallait tout de même que nous abordions cette question essentielle à un moment ou à un autre de l'examen du projet de loi.

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Panonacle.

**Mme Sophie Panonacle.** Mon cher collègue, on ne peut pas dire qu'il ne se passe rien en matière de transition énergétique dans le transport maritime. La France joue tout de même un rôle moteur au sein de l'Organisation maritime internationale – OMI – dans l'entreprise de réduction d'émissions de gaz à effet de serre : elle travaille actuellement à la réduction de la vitesse des navires, ce qui n'est pas rien – un navire qui passe de 12 à 11 nœuds, ce sont quelque 18 % d'émissions de gaz à effet de serre en moins.

On ne peut donc pas dire qu'il ne se passe rien, au contraire : le transport maritime est plutôt pionnier dans le domaine de la transition énergétique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 1990.

**Mme Mathilde Panot.** Par cet amendement, nous souhaitons rendre obligatoire le report modal vers le fluvial et le fret ferroviaire des marchandises arrivant dans les grands ports maritimes. Ceux-ci ne sont actuellement soumis à aucune obligation légale de cet ordre. Or la croissance du trafic dans les ports maritimes depuis 2016 a conduit à une augmentation mécanique des pré- et post-acheminements routiers sur des infrastructures déjà saturées, tandis que la part des modes massifiés s'est amoindrie et que les infrastructures ferroviaires et fluviales sont largement sous-utilisées.

Désormais, 87 % des marchandises passent par la route, à peine 10 % par le rail. Pourtant, le train consomme beaucoup moins d'énergie que la route et un train de fret de trente-cinq wagons peut remplacer à lui seul le chargement de cinquante-cinq camions de 32 tonnes. Par ailleurs, un convoi fluvial de 1500 tonnes remplace quarante-sept camions de 32 tonnes. L'enjeu est donc absolument vital en termes écologiques, mais aussi de santé publique puisque 67 000 personnes par an meurent prématurément du fait de la pollution de l'air.

Des ports étrangers ont d'ores et déjà largement développé les modes massifiés, tels que Rotterdam et Anvers.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je suis, bien évidemment, favorable au développement du report modal. Toutefois cet amendement ne permet pas de s'adapter à la situation de chaque port : un objectif de 50 % peut être excessif pour certains. L'avis sera donc défavorable.

*(L'amendement n° 1990, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1468 et 3006.

La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo, pour soutenir l'amendement n° 1468.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo.** Il s'agit, par cet amendement, d'inciter davantage les opérateurs à réduire leur empreinte carbone. Il tend à préciser que les conventions de terminal

peuvent prévoir que le montant de la redevance comporte une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale générée par l'opérateur.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 3006.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il vient d'être excellemment défendu !

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je trouve cet amendement très intéressant. L'avis sera donc très favorable.

*(Les amendements identiques n° 1468 et 3006, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 1995.

**Mme Mathilde Panot.** L'article 35 poursuit la logique de socialisation des coûts et de privatisation des bénéfices engagée depuis de nombreuses années dans les transports. Il prévoit notamment qu'un contrat de concession pourra être conclu lorsque la réalisation et l'exploitation du terminal répondra à des besoins spécifiques du port. Nous voulons garantir, par cet amendement, que la puissance publique sera prioritaire sur la réponse à ces besoins. À l'heure de l'urgence écologique, un contrôle public des infrastructures s'impose.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'adoption de cet amendement signifierait revenir sur la réforme portuaire de 2008, qui a conduit à l'unification de la manutention horizontale et de la manutention verticale. En effet, la manutention verticale dépendait des ports jusqu'à cette date alors que la manutention horizontale relevait des sociétés de manutention. Je pense que le cadre juridique doit rester le plus stable possible, au bénéfice des employeurs et des salariés. Si la puissance publique remplaçait les entreprises de manutention pour certaines activités, cela risquerait de se traduire par des licenciements dans les entreprises de manutention. Cette évolution ne me semble pas souhaitable alors que la loi du 8 décembre 2015 a sécurisé le cadre juridique applicable à l'emploi des dockers. C'est pourquoi nous y tenons et que l'avis est défavorable.

*(L'amendement n° 1995, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3279.

**M. Christophe Bouillon.** Le système de tarification des prestations de manutention est l'un des freins qui font obstacle à la parfaite intégration du transport fluvial dans la chaîne logistique. Cet amendement vient de loin puisqu'il s'inspire largement d'un certain nombre de travaux confiés à des parlementaires ou des membres de la haute administration. Parmi les rapports parlementaires, je voudrais citer celui issu de la mission qui avait été confiée à Charles Revet et à Valérie Fournayron, celui qui vous a été remis en août 2017 par Patrick Vieu sur le système d'aide au transport, ou celui réalisé par Philippe Duron au titre du Conseil d'orientation des infrastructures, qui insiste sur cette question des prestations de manutention.

Il est temps d'avancer dans ce domaine, en tenant compte des nombreuses recommandations qui ont été formulées en 2016, 2017 et 2018. Je crois savoir que le grand port maritime de Dunkerque s'inspire d'un système de tarification comparable.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Les diverses expérimentations qui ont été mises en place de manière volontaire par certains acteurs privés ont montré que la situation est très différente d'un port à l'autre. Par conséquent, l'avis est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends l'objectif de votre amendement, qui tend à harmoniser les coûts de facturation de la manutention dans les ports entre les différents modes terrestres. Le Gouvernement ne peut que soutenir cet objectif, qui vise à favoriser le transport fluvial comme moyen de pré- et post-acheminement des marchandises. Toutefois, ce n'est pas à la loi de régir les relations contractuelles entre acteurs privés, en l'occurrence entre les armateurs, les manutentionnaires et les chargeurs. Les contrats sont négociés localement au cas par cas par ces opérateurs dans les différents ports en prenant en compte les divers éléments utiles au contrat, y compris le contexte économique du port.

D'autres outils sont plus pertinents pour traiter la question du report modal, par exemple une dégressivité de la redevance tenant compte du report modal, les projets stratégiques des ports, l'aide au transport combiné, qui a été sécurisée sur tout le quinquennat, j'ai eu l'occasion de le dire.

L'avis est donc défavorable.

*(L'amendement n° 3279 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 1641.

**Mme Sophie Panonacle.** Cet amendement vise à favoriser la compétitivité de nos ports en permettant de lever certains freins à l'installation de nouveaux opérateurs de terminal portuaire. En effet, seul un investissement régulier dans les installations et les matériels utilisés sur les terminaux permettra de préserver la compétitivité de nos places portuaires.

Un amendement de la rapporteure, que je souhaite remercier pour son travail sur les problématiques maritimes, a ouvert 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 dans le même port, mais quid du nouvel entrant, du nouveau titulaire du contrat d'exploitation de terminal portuaire ? Cet amendement vise à permettre au nouvel opérateur de bénéficier également des droits réels de l'immeuble en contrepartie d'un droit d'entrée.

*(L'amendement n° 1641, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2468.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Cet amendement et l'amendement n° 3005 à venir sont relatifs à la commission des investissements. Les grands ports maritimes la saisissent une fois tous les cinq ans pour mettre au point le projet stratégique. Or la nécessité de répondre aux exigences climatiques entraî-

nera une intensification des investissements. Devront-ils attendre cinq ans avant de pouvoir aller devant la commission idoïne ? Ne vaut-il pas mieux leur donner la possibilité de la saisir de tout nouveau projet ?

Si votre souci de la fluidité et de la dynamique économique est sincère, vous soutiendrez ces amendements de manière à ce que les forces économiques des territoires portuaires puissent disposer de cette facilité dans leurs relations avec l'État.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Cet amendement a déjà été repoussé en commission au motif qu'il pourrait provoquer des conflits d'intérêts du fait de la présence de représentants des manutentionnaires au sein de la commission des investissements. Je maintiens cet avis.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que la commission a fait évoluer la rédaction de l'article 35, pour prévoir que, tous les cinq ans, lors de la présentation du projet stratégique, le grand port maritime présente à la commission des investissements ses orientations relatives aux conventions de terminal et aux contrats de concession.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Loin de moi l'idée de favoriser les conflits d'intérêts mais, dans bien des cas, on sait s'adapter à la situation. Si l'on considère que la présence de certains membres de la commission risquerait d'entraîner un conflit d'intérêts, on peut toujours les écarter, vous le savez très bien. La question est de donner une dynamique en associant autant que faire se peut cette commission aux projets du grand port maritime. Le Gouvernement a su, par le passé, s'affranchir de ces questions de conflit d'intérêts. Je vous demande donc de réfléchir encore, ne serait-ce que quinze secondes !

*(L'amendement n° 2468 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 1467, 2743 et 3005.

La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo, pour soutenir l'amendement n° 1467.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo.** Le présent amendement s'inscrit dans la ligne de la réforme de l'économie bleue, dont l'objectif est de relancer la croissance des grands ports maritimes français tout en favorisant, au travers de la commission des investissements, la concertation entre investisseurs publics et privés comme acteurs clé de cette croissance.

**M. le président.** L'amendement n° 2743 de Mme Monica Michel est repris par Mme Barbara Pompili.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 3005.

**M. Jean-Paul Lecoq.** On peut compter qu'il sera bien défendu puisqu'il a été repris par la présidente de la commission !

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Devant l'unanimité qui s'exprime sur ces bancs pour défendre cet amendement, l'avis sera favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable également. Je précise que les nouvelles dispositions de l'article 35 permettent de sécuriser le régime juridique des conventions de terminal tout en offrant de nouveaux dispositifs susceptibles de faciliter l'implantation des acteurs économiques, répondant ainsi à l'un des objectifs de la stratégie nationale portuaire. Ces modalités d'application seront précisées dans un guide élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Dans le cadre de ce guide, il conviendra en particulier de préserver autant que possible le cadre juridique applicable aux conventions en cours en faisant preuve de pragmatisme.

*(Les amendements identiques n° 1467, 2743 et 3005 sont adoptés et l'amendement n° 2125 tombe.)*

*(L'article 35, amendé, est adopté.)*

### Après l'article 35

**M. le président.** La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo, pour soutenir l'amendement n° 650 portant article additionnel après l'article 35.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo.** L'amendement vise à clarifier une incertitude juridique relative aux contrats de concession pour dynamiser l'investissement dans les zones portuaires. Il porte sur la procédure de l'article 9 de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, validée par la Commission européenne.

Le projet de loi d'orientation des mobilités modifie certaines dispositions de cette procédure de gré à gré, et l'amendement entend favoriser son application dans l'esprit du texte présenté par le Gouvernement. La loi de 2008 prévoit la possibilité de phases de négociations exclusives avec un concessionnaire en place, mais elle ne précise pas que la procédure est applicable aux concessions en vigueur en 2008 et maintenues jusqu'à leur terme, même si cela semble induit.

En l'absence de cette précision explicite, les grands ports hésitent à recourir à cette procédure. Ces hésitations entravent le développement de nos grands ports maritimes, dont les investisseurs, par manque de visibilité, ne réalisent pas les opérations nécessaires à la modernisation des équipements. Alors que nos concurrents européens investissent et renforcent l'attractivité de leurs infrastructures portuaires, les ports français sont paralysés par un manque de clarté de la loi. Cette inertie est d'autant plus insoutenable qu'elle empêche la France d'être au rendez-vous de la transition écologique : outre la perte de compétitivité, l'absence de projets pour des filières comme celle du gaz naturel liquéfié – GNL – décrédibilise la France au niveau européen sur une question environnementale et économique.

L'objet de cet amendement est de préciser que cette procédure est applicable, afin de clarifier la passation des conventions de terminal destinées à se substituer aux contrats de concession en cours, et, in fine, de renforcer la sécurité juridique des acteurs.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'amendement tend à permettre que les concessions maintenues en vigueur dans les ports en vertu de l'article 9 de la loi portant réforme portuaire de 2008 soient renouvelées au bénéfice des concessionnaires sortants avec une procédure de gré à gré. Or la loi de 2008 ne prévoyait de mécanisme négocié de gré à gré que pour la cession des outillages. Par ailleurs, l'amendement n'est pas compatible avec les principes de mise en concurrence du droit de la commande publique, et désormais du droit domanial, ainsi qu'avec la jurisprudence communautaire. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 650, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

### Article 35 bis A

**M. le président.** L'amendement n° 2126 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2126, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 35 bis A, amendé, est adopté.)*

### Article 35 bis

**M. le président.** L'amendement n° 2001 de M. François Ruffin de suppression de l'article est défendu.

*(L'amendement n° 2001, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 35 bis est adopté.)*

### Article 36

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Je m'exprime au nom des collègues qui se sont impliqués dans le dossier du canal Seine-Nord Europe, notamment Mmes Carole Bureau-Bonnard et Catherine Osson, et M. Stéphane Demilly, et qui tenaient à vous remercier pour votre amendement à l'article que nous avons sous-amendé.

Nous vivons un nouvel acte de décentralisation, acte de nature nouvelle et inédite, au travers de la transformation de la société de projet. Un acte d'autant plus fort qu'il concerne un projet européen, dans ma région et mon territoire. Ce projet d'infrastructure devient un projet d'aménagement, de développement économique et de transition écologique.

Madame la ministre, je vous remercie sincèrement, car vous avez souhaité que cette décision soit soumise au Parlement plutôt que prise par ordonnance – ce qui ne diminue pas la portée des autres ordonnances, mais montre que ce projet est arrivé à maturité. Cette marque de respect pour la représentation nationale a été très appréciée de mes collègues.

Le 3 octobre 2017, vous et Gérard Darmanin nous avez informés de la validation par le Premier ministre de la proposition de régionalisation de la société du canal. Enfin, dernière étape, le Président de la République a rappelé le 29 mars dernier que l'État serait au rendez-vous du projet.

Une fois ce projet validé, l'État transfère sa réalisation pratique au plus près des territoires pour que cette infrastructure devienne une réussite pour l'emploi et la transition écologique, et ce en synergie avec les compétences des collectivités en matière d'insertion, de formation, de développement économique, d'environnement et d'aménagement.

Cet acte de décentralisation d'une nature nouvelle permettra à l'État de rester présent au sein du conseil de surveillance. Il pourra ainsi continuer d'accompagner le projet en exerçant ses fonctions régaliennes, par exemple dans la lutte contre le travail illégal et la fraude au travail détaché. Tout cela me rend confiante pour les prochaines étapes!

Reste à prendre un décret et à rassembler le financement. Il est nécessaire qu'un décret détaille les statuts de la nouvelle société: l'amendement que vous proposez prévoit une régionalisation de la Société de projet au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Comme le décret devra recevoir l'accord préalable des collectivités, il faut s'atteler à sa rédaction au plus vite. Avec mes collègues, je veillerai à ce que ce travail se fasse assez rapidement. Pour le financement, rappelons qu'une décision a été prise pour obtenir que l'Union européenne finance la moitié du projet. Cette excellente nouvelle engage la responsabilité de l'État. Des clarifications sont nécessaires sur la part de financement de l'État et sur une recette affectée pour l'emprunt de bouclage.

Sur ces sujets, comme vous l'avez indiqué lors d'une réponse à une question de notre collègue Carole Bureau-Bonnard, vous avez nommé une nouvelle mission administrative, qui devra rendre ses propositions rapidement, à la fin du mois de juillet. Cela démontre que nous agissons collectivement pour accélérer la réalisation du projet; nous attendons avec impatience la présentation des résultats de cette mission. Pour l'emprunt restant, l'Europe nous ouvre des pistes.

Avec ce projet, nous choisissons un report modal vers la voie d'eau pour la transition écologique, pour nos territoires et, bien sûr, pour le développement des ports de France. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Que cette loi importante sur les transports fasse une place au canal Seine-Nord Europe est positif. Néanmoins, nous avançons avec une certaine lenteur. La mission Duron a considéré que ce projet était hors norme et qu'il réclamait des financements exceptionnels que l'État pourrait identifier.

Madame la ministre, quelle est votre vision du montage financier et des échéances du projet?

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2003 de suppression de l'article.

**Mme Mathilde Panot.** Nous demandons la suppression de l'article par opposition au grand projet inutile qu'est le canal Seine-Nord Europe. Nous dénonçons la gabegie financière qu'il représente, puisque son coût atteint 4,5 milliards d'euros. Les retombées socio-économiques sont très largement surestimées et le coût environnemental est extrêmement élevé.

Pourtant, le transport fluvial représente une alternative crédible et importante à l'usage de la route, mais pas avec des projets pharaoniques comme celui-ci. Le budget actuel de Voies navigables de France – VNF – ne permet pas d'entre-

tenir le réseau existant pour qu'il réponde aux besoins du transport fluvial. Nous pourrions faire bien autrement. Le budget de VNF souffre d'une baisse drastique des dotations de l'État. Pour reconstituer le réseau, les besoins en investissements s'élèvent à 300 millions d'euros par an, soit 150 millions d'euros de plus qu'actuellement. Le maintien du réseau à petit gabarit est prioritaire: abandonner 20 % du réseau fluvial actuel, comme le préconise le Conseil d'orientation des infrastructures, serait une erreur stratégique. Voilà pourquoi je vous demande de supprimer cet article.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'article 36 répond à une demande forte des collectivités territoriales concernées de s'impliquer davantage dans le projet, comme nous l'ont expliqué plusieurs collègues. Adopter cet amendement conduirait à briser une dynamique nécessaire à la réussite du projet. Mon avis est donc défavorable.

*(L'amendement n° 2003, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2758 deuxième rectification, qui fait l'objet d'un sous-amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Comme je m'y étais engagée en commission, cet amendement a pour objet d'inscrire directement dans la loi, plutôt que dans une ordonnance, les dispositions de régionalisation de la Société du canal Seine-Nord Europe. Vous voyez, monsieur Lecoq, quand nous sommes prêts, nous insérons les dispositions dans la loi! Celles-ci résultent d'une concertation très étroite avec les collectivités. Outre la traduction des dispositions régionalisant la société de projet dans la loi, et non dans une ordonnance, comme cela était initialement prévu, l'amendement apporte diverses précisions, notamment sur l'organisation de cet établissement en matière de maîtrise foncière.

Le sous-amendement à venir de Mme Cattelot vise à permettre à la société d'assurer en propre, si les collectivités de rattachement le souhaitent, le portage foncier des places portuaires prévues au bord du canal. Je dis tout de suite que j'y suis favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, pour soutenir le sous-amendement n° 3596.

**Mme Anne-Laure Cattelot.** Il est défendu, Mme la ministre l'ayant détaillé.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** L'amendement remplace l'habilitation à légiférer par ordonnance. J'y suis très favorable, sous réserve de l'adoption du sous-amendement de Mme Cattelot.

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet.

**Mme Aude Luquet.** Au nom de mon collègue Bruno Duvergé, député du Pas-de-Calais très investi dans ce dossier, le groupe MODEM et apparentés pense que l'insertion dans la loi, plutôt que dans une ordonnance, de la transformation de la société de projet est une bonne décision. Cette transformation est attendue depuis longtemps, comme cela a été dit par Mme Cattelot. Inscrite dans la loi, elle sera accélérée, si bien que nous considérons cet amendement avec bienveillance.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Je salue l'effort de Mme la ministre, qui démontre qu'il est possible de ne pas recourir aux ordonnances et d'utiliser la loi pour procéder à des transformations. Barack Obama aurait dit « *Yes, we can* »; madame la ministre, vous venez de démontrer que vous, aussi, vous pouvez! Je vous invite, peut-être d'ici à la fin de l'examen du texte, à nous rassembler à nouveau avec Mme Firmin Le Bodo pour continuer de porter les projets havrais.

*(Le sous-amendement n° 3596 est adopté.)*

*(L'amendement n° 2758 deuxième rectification, sous-amendé, est adopté. L'article 36 est ainsi rédigé.)*

### Article 37

**M. le président.** La parole est à M. Didier Le Gac.

**M. Didier Le Gac.** J'aimerais préciser les enjeux de l'article 37, qui est véritablement l'article maritime de la LOM – loi d'orientation des mobilités –, dont l'exposé des motifs indique que « les activités professionnelles en mer sont confrontées à des défis de compétitivité, d'innovation technologique, environnementaux ou sociaux ».

Je partage ce constat. Nous devons faire évoluer la situation. Élu d'un territoire largement tourné vers la mer, je me permettrai de rappeler quelques données dont il s'agit de tenir compte.

Il y a tout juste une semaine, nous avons été très choqués, à l'unisson de nos concitoyens, par la disparition en mer de trois secouristes de la SNSM – société nationale de sauvetage en mer –, partis secourir un navire en difficulté. Si j'évoque ce drame, c'est pour rappeler, s'il en était besoin, le danger – même pour des femmes et des hommes aguerris – que présentent parfois le monde marin et les transports maritimes.

C'est pourquoi j'ai déposé des amendements, inspirés des observations des acteurs du monde de la mer, visant à rappeler la spécificité de la profession de marin, et dont certains ont été adoptés en commission.

Être marin, cela ne s'improvise pas. Les marins bénéficient, en raison même de leurs conditions très spécifiques de travail, d'un régime social adapté, qui ne peut être calqué sur le régime classique. À cet égard, je vous remercie, madame la ministre, d'avoir accepté, au nom du Gouvernement, deux amendements renforçant l'encadrement des dérogations au régime de l'ENIM – établissement national des invalides de la marine – pour les marins exerçant cette activité à titre accessoire. Ces dérogations seront réservées à ceux qui effectuent de très courts déplacements en mer, par exemple à l'intérieur d'un port. En règle générale, il s'agit de travailleurs saisonniers ou de fonctionnaires communaux, qui exercent cette activité de façon accessoire. Je veillerai à ce que les ordonnances prises au cours des mois à venir prévoient un tel encadrement.

En matière de dérogation et d'assouplissement des régimes généraux, je me félicite que nous ayons, en commission, permis aux jeunes marins stagiaires d'élargir l'amplitude horaire de leur journée de travail afin qu'ils prennent véritablement la mesure de la réalité du milieu maritime et du travail de marin. Ces dérogations à certaines dispositions du

droit du travail leur permettront de la découvrir, de jour comme de nuit, notamment par le biais de stages de mer et de découverte.

Autre sujet, la fin du contrôle systématique des navires de moins de 24 mètres. Nous devons rapidement être en mesure de savoir si l'abandon de leur contrôle systématique aura ou non des conséquences sur le taux d'accidentologie de nos bateaux de pêche. Nous devons également cibler avec une pertinence accrue les contrôles, qui seront désormais aléatoires.

S'agissant des navires sans pilote, l'alinéa habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnances à ce sujet ne constitue aucunement un blanc-seing, au contraire. Ces navires doivent demeurer l'exception. Il s'agit bel et bien de préserver la sécurité maritime.

Pour ce qui est de nos engagements internationaux, je me félicite que l'article prévoit l'application effective – et nécessaire – de la convention de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves maritimes, ainsi que la clarification des obligations des sociétés de *manning*, notamment par la mise en œuvre des dispositions de la convention du travail maritime de 2006. Je serai vigilant à ce que ces mesures soient bel et bien prévues par les ordonnances.

Enfin, je défendrai un amendement portant article additionnel après l'article 37, visant à faire en sorte que les organisations représentatives des gens de mer soient consultées en matière de politique de l'emploi, ainsi que d'orientation et de formation professionnelle maritime initiale et continue. Cette disposition a été omise lors de l'élaboration de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, qu'il convient de rectifier.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à Mme Aude Luquet.

**Mme Aude Luquet.** Avant que nous n'entamions l'examen des articles relatifs aux transports maritimes, j'aimerais vous remercier, madame la ministre, au nom des membres du Mouvement démocrate et apparentés, notamment de notre collègue Jimmy Pahun, pour la qualité du travail que nous avons mené avec vos services et vous-même sur ces sujets.

Celui-ci a abouti à l'adoption, en commission, de plusieurs amendements, visant à renforcer la dimension maritime du projet de loi par le biais de dispositions techniques, opérationnelles et consuetudines, au service des acteurs du monde maritime.

Citons notamment la consolidation juridique de la signalisation maritime, le cautionnement des navires étrangers ayant commis une infraction et la réaffirmation de la devise « Le capitaine est seul maître à bord », visant à renforcer l'autorité de celui-ci vis-à-vis de l'armateur.

Ce travail a également abouti, en collaboration avec les services du ministre d'État François de Rugy, à une mesure d'ordre réglementaire, visant à confirmer que le transport maritime bénéficie, à droit constant, des certificats d'économie d'énergie. Il s'agit d'une mesure supplémentaire en faveur de la transition énergétique.

Nous continuerons à travailler sur ces sujets avec la plus grande attention, en sachant que nous pouvons compter sur votre soutien et sur celui de vos services, madame la ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2469, tendant à la suppression de l'article.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Par cet amendement, nous nous opposons, une fois encore, au recours systématique, par ce gouvernement, aux ordonnances.

Alors même que la préparation du projet de loi a été longue, le processus ayant été engagé dès les Assises nationales de la mobilité tenues à la fin de l'année 2017, nous ne comprenons pas ce choix, qui ne se justifie – ou ne devrait se justifier – que par l'urgence. En l'espèce, vous ne pouvez vous prévaloir d'aucune urgence, madame la ministre.

L'article prévoit une habilitation à légiférer par ordonnances très large, recouvrant plusieurs dizaines de mesures relatives aux domaines fluvial et maritime.

Certaines modifient des dispositions d'ordre social, relatives au temps de travail, notamment celui des jeunes marins. D'autres portent sur les contraintes réglementaires en matière de protection de l'environnement, dont l'importance nous semble évidente.

Nous estimons que les parlementaires doivent être pleinement saisis de ces sujets, dans le cadre d'un projet de loi en bonne et due forme. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** La plupart des sujets traités par les ordonnances sont très techniques, tels l'articulation entre le permis d'armement et la carte de circulation. Je considère qu'il n'est pas indispensable, pour cette fois, d'en entretenir outre mesure le Parlement, et que le recours à des ordonnances, sur ces sujets, est approprié.

**M. Jean-Paul Lecoq.** L'article ne se résume pas à cela !

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le texte dont nous débattons depuis bientôt deux semaines est assez consistant, me semble-t-il. Les dispositions renvoyées à des ordonnances sont des mesures techniques, ayant fait l'objet d'une large concertation – je remercie M. Le Gac et Mme Luquet de l'avoir rappelé – avec les acteurs concernés et les parlementaires ayant souhaité être associés à ces travaux.

J'ajoute que plusieurs ordonnances sont prêtes. Elles ont été transmises aux rapporteurs. Nous les tenons à la disposition des parlementaires.

Pour la clarté des débats, il me semble préférable de s'en tenir au principe – tout en tenant à la disposition des commissions et des rapporteurs le texte des ordonnances – consistant à ne pas alourdir le texte, ce qui finit parfois par faire perdre le sens, par moments, de ce que l'on fait. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 2469 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 1252 et 1753.

La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 1252.

**Mme Sophie Panonacle.** Il vise à assurer la transposition dans notre droit national de la directive européenne du 21 novembre 2012 limitant la teneur en soufre des carburants marins.

Il permettra d'intégrer de nouvelles dispositions dans le code de l'environnement, prévoyant notamment de limiter les émissions de soufre des carburants marins, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, à 0,5 % – contre 3,5 % actuellement – et à 0,1 % dans les zones d'émission contrôlée – ECA –, que le Gouvernement souhaite mettre en place, notamment en Méditerranée.

Des sanctions pénales sont également prévues afin de rendre le dispositif opérationnel. L'amendement s'inscrit dans le processus de transition énergétique du transport maritime, que les acteurs privés comme le Gouvernement appellent de leurs vœux, et dont la nécessité a été réaffirmée lors du *One Planet Summit* et lors du dernier comité interministériel de la mer – CIMER.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 1753 et donner l'avis de la commission.

**Mme Zivka Park.** Il est identique à celui que notre collègue Panonacle a très bien défendu. Je tiens à saluer nos collègues de la « Team maritime parlementaire », qui se sont investis dans le présent projet de loi, permettant d'en faire un texte achevé.

*(Les amendements identiques n°s 1252 et 1753, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 2788 qui fait l'objet d'un sous-amendement.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous proposons de supprimer la durée de validité des certificats et des titres de sécurité délivrés par l'administration pour les petits navires professionnels.

L'objectif est de ne plus imposer des visites périodiques systématiques, mais de les fonder sur le ciblage des navires et des armateurs, sur la base d'analyses de risques. Un tel système a fait ses preuves dans le domaine maritime, à l'échelle internationale, dans plusieurs secteurs d'activité. Il permet de ne pas immobiliser inutilement des navires dont la visite systématique n'est pas nécessaire, donc de réduire les coûts pesant sur les armateurs, et, a contrario, de mieux accompagner les armateurs qui en ont le plus besoin.

L'entrée en vigueur de la disposition proposée est prévue de façon progressive, et assortie d'un accompagnement sur plusieurs années à partir de 2021, afin de tenir compte de la situation spécifique de chaque métier et de chaque segment de flotte, en portant une attention particulière aux activités les plus à risque, notamment certains types de pêche.

Par ailleurs, l'amendement conforte, en droit, une pratique d'ores et déjà systématique, consistant à faire prendre en charge, par l'armateur, les frais de déplacement et de séjour des inspecteurs lorsque l'inspection d'un navire se déroule à l'étranger à sa demande, ce qui lui évite de faire naviguer le navire jusqu'en France. Je précise d'ores et déjà que je suis favorable au sous-amendement n° 3533.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir le sous-amendement n° 3553.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Défendu. Avis favorable à l'amendement sous réserve de son adoption.

*(Le sous-amendement n° 3553, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'amendement n° 2788, sous-amendé, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2127 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2127, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Sur l'article 37, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisi d'un amendement n° 3047 qui fait l'objet d'un sous-amendement.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Voilà qui est rassurant : si l'amendement fait l'objet d'un sous-amendement, c'est qu'il présente un certain intérêt ! *(Sourires.)* Il s'agit de trouver une solution au problème soulevé par le traitement des litiges opposant les marins à leurs employeurs.

Ceux qui portent sur la formation et l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sont traités par le tribunal d'instance. Il en va de même des différends relatifs aux congés payés.

En revanche, les litiges d'ordre disciplinaire sont traités en conseil des prud'hommes, qui ne dispose pas toujours des compétences nécessaires en matière de droit du travail maritime. Il en résulte de véritables difficultés.

Nous proposons, par le biais de l'amendement, de faire en sorte que les litiges soient tous traités par le tribunal d'instance.

**M. le président.** La parole est à Mme Zivka Park pour soutenir le sous-amendement n° 3580 et donner l'avis de la commission.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Le sous-amendement vise à substituer aux mots « tribunal d'instance » les mots « juge judiciaire », conformément aux dispositions de la loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Approuvé !

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Sous réserve de son adoption, j'émet un avis très favorable à l'amendement de M. Lecoq.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Bravo !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

**M. Bruno Millienne.** Quel succès !

*(Le sous-amendement n° 3580 est adopté.)*

*(L'amendement n° 3047, sous-amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. le président.** Les amendements n° 1966 et 1945 peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Zivka Park pour les soutenir.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Ce sont des amendements de conséquence.

*(Les amendements n° 1966 et 1945, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1943 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1943, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 37.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	30
Nombre de suffrages exprimés .....	29
Majorité absolue .....	15
Pour l'adoption .....	29
contre .....	0

*(L'article 37, amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

#### Après l'article 37

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 1248.

**Mme Sophie Panonacle.** Cet amendement vise à favoriser la croissance du pavillon français en ouvrant la possibilité de franciser des yachts et des navires de petite taille sur la base de l'exercice de leur gestion technique en France. Cette facilité de francisation a été introduite par la loi pour l'économie bleue, mais les modalités actuelles excluent les yachts du champ d'application de cette mesure. Nous proposons de corriger cet état de fait, afin que davantage de yachts choisissent le pavillon français.

*(L'amendement n° 1248, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1052.

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement vise à prévenir, ou plutôt à mieux guérir, les conséquences de catastrophes en mer, en récupérant plus facilement les combustibles qui se trouvent dans les soutes des navires.

Il indique donc qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, tout navire doit être équipé d'un dispositif de sécurisation renforcée situé au niveau des cuves de transport et soutes à combustibles. Grâce à ce dispositif, on peut brancher facilement un tuyau

qui récupère les combustibles, et limite ainsi fortement les pollutions subies par nos côtes. Ce *Fast Oil Recovery System* permet de réduire considérablement le risque de pollution par hydrocarbures en cas d'accident en mer.

L'amendement vise à généraliser cet outil, dans un but écologique de préservation des fonds marins. Le délai prévu est suffisamment long pour que les constructeurs puissent proposer de telles solutions, permettant d'éviter les pollutions induites en cas de catastrophe en mer.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je comprends votre préoccupation, mais la mesure que vous proposez ne pourrait s'appliquer qu'aux navires battant pavillon français, alors que celui-ci est déjà aujourd'hui l'un des plus sûrs. Des navires de toutes nationalités circulent au large de nos côtes : c'est donc au niveau de l'Organisation maritime internationale qu'il faut agir. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Je remercie Mme la rapporteure de sa réponse étayée, mais justement, si nul ne commence, comment progresserons-nous ? Quel est le risque d'imposer cette règle pour le pavillon français, puisqu'il fait déjà partie des plus sûrs ? Un navire français peut être percuté par un autre navire – comme c'est arrivé l'été dernier entre la Corse et le continent – et le système que je propose permettrait de résoudre les problèmes dus à la fuite de combustibles du navire qui coule.

Vous avez raison, madame la rapporteure, il y a au large de nos côtes beaucoup plus de pavillons étrangers que de pavillons français. Mais si nous voulons que ce système s'étende à tous, imposons-le d'abord à nos propres navires ! C'est ainsi que nous avons souvent procédé, notamment en matière de sécurité – en prenant des décisions politiques.

La date du 1<sup>er</sup> janvier 2022 est suffisamment lointaine pour que les acteurs économiques puissent se préparer.

*(L'amendement n° 1052 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 1631.

**Mme Sophie Panonacle.** Cet amendement – dont je vous accorde qu'il est un peu technique – vise à permettre la ratification de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, adoptée en mai 1996 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale et complétée par un protocole en avril 2010.

L'amendement crée une obligation de déclaration des substances reçues sur le territoire français, afin que la France soit en mesure de déposer son instrument de ratification. En effet, le dépôt de ce dernier doit être accompagné de la déclaration des quantités de marchandises soumises à la convention reçues dans l'année civile précédant le dépôt ; cette déclaration est par la suite renouvelée annuellement.

*(L'amendement n° 1631, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2470.

**M. Jean-Paul Lecoq.** L'article L. 1235-3-1 du code du travail prévoit le déplaçonnement des indemnités dues par l'employeur notamment en cas de nullité du licenciement d'un salarié protégé en raison de l'exercice de son mandat. Cet article mentionne les salariés protégés prévus par le code du travail aux articles L. 2411-1 et L. 2412-1, mais il oublie le délégué de bord, mentionné à l'article L. 5543-2-1 du code des transports, qui est pourtant lui aussi un salarié protégé.

Cet amendement est donc de cohérence : il permet l'application aux délégués de bord de l'article L. 1235-3-1 du code du travail.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** J'ai été convaincue par vos arguments, monsieur Lecoq. Avis favorable. *(Exclamations sur tous les bancs.)*

*(L'amendement n° 2470, accepté par le Gouvernement, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. Bruno Millienne.** Champagne !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Attendez, j'en ai bien d'autres à proposer !

**M. le président.** Félicitations, monsieur Lecoq, pour l'enthousiasme que suscite l'adoption de vos amendements sur les bancs du groupe La République en marche. *(Sourires.)*

**M. François-Michel Lambert.** Et même bien au-delà !

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1795 rectifié et 2471 rectifié.

La parole est à M. Didier Le Gac, pour soutenir l'amendement n° 1795 rectifié.

**M. Didier Le Gac.** Nous avons voté récemment une loi importante, la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel. Elle a modifié la composition et la compétence de la commission nationale de négociation collective – CNNC. Celle-ci est désormais chargée d'émettre un avis sur les projets de loi, d'ordonnance et de décret relatifs aux règles générales portant sur les relations individuelles et collectives du travail, notamment celles concernant la négociation collective. Elle intervient plus généralement dans le domaine de la politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue.

La CNNC a été déclinée dans le secteur maritime pour former la Commission nationale de la négociation collective maritime. Néanmoins, la loi du 5 septembre 2018 n'a pas modifié le code des transports, introduisant ainsi une différence entre les attributions de la CNNC et celles de la CNNCM.

Cet amendement vise à corriger cet oubli afin que les organisations représentatives des gens de mer puissent être consultées sur les sujets de politique de l'emploi, de l'orientation et de la formation professionnelle initiale et continue maritime.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2471 rectifié.

**M. Jean-Paul Lecoq.** M. Le Gac l'a défendu mot pour mot.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1795 rectifié et 2471 rectifié, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)  
(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Nous sommes avec vous, monsieur Lecoq!

**Mme Perrine Goulet.** C'est Noël!

**M. le président.** La parole est à Mme Ramlati Ali, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1789.

**Mme Ramlati Ali.** Mayotte est devenue un département d'outre-mer en 2011. En 2014, Mayotte a changé de statut au niveau européen en devenant une région ultrapériphérique, et fait ainsi partie de l'Union européenne. Dès lors, la législation européenne interdit le maintien de la réserve de nationalité des équipages armant les navires immatriculés à Mayotte prévue par l'article L. 5725-2 du code des transports.

Le présent amendement vise donc à la supprimer. Les navires immatriculés à Mayotte relèveront ainsi de l'article L. 5522-1 du code des transports, applicable aux navires immatriculés en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer. Il s'agit donc d'un amendement de cohérence.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1789, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 1155 et 1855, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour les soutenir.

**M. François-Michel Lambert.** Ces deux amendements sont presque identiques ; seule la date de l'entrée en vigueur de la mesure change.

Ils visent à imposer aux engins, embarcations et navires qui se présentent dans des aires marines protégées de l'espace maritime français, en métropole ou outre-mer, l'utilisation d'un dispositif d'ancrage écologique.

Il faut rappeler les conséquences dramatiques de l'utilisation d'ancres traînantes sur l'environnement. Je pense en particulier aux herbiers de Posidonie, indispensables à l'écosystème : deuxième poumon de la planète, ils produisent énormément d'oxygène.

**M. Bertrand Pancher.** C'est vrai!

**M. François-Michel Lambert.** Or la croissance ininterrompue de la plaisance et plus généralement des activités maritimes entraîne la multiplication des ancres qui arrachent des plantes, qui raclent les fonds marins sur plusieurs dizaines de mètres, emmenant avec elles tout ce qui est vivant.

Il existe aujourd'hui des alternatives. Cet amendement oblige à utiliser une ancre écologique, qui ne détruit pas les fonds marins, non pas dans tout l'espace maritime français, mais au moins dans les lieux que les pouvoirs publics ont décidé de protéger, ceux auxquels les scientifiques nous demandent de porter une attention particulière.

Avec le premier amendement, la mesure entre en vigueur immédiatement ; avec le second, elle est repoussée jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020.

**M. Bertrand Pancher.** Très bien!

**M. François-Michel Lambert.** Cette date est importante : quelques jours plus tard, le parc national des Calanques, à Marseille, accueillera le congrès mondial de la nature, qui a lieu tous les quatre ans. L'adoption de cet amendement serait donc un beau symbole, et donnerait du poids à la parole du Gouvernement, de nos représentants, qui pourraient proclamer qu'à Marseille, comme dans tous les espaces maritimes protégés, nous avons décidé de préserver nos fonds marins grâce à ces ancres écologiques.

**M. Bertrand Pancher.** Il est brillant, ce Lambert.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je salue votre engagement sur ce sujet, et je comprends votre démarche.

**M. Bertrand Pancher.** Ça commence mal!

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Malheureusement, la notion d'ancrage écologique n'est pas précisément définie aujourd'hui. Par ailleurs, votre amendement ne prévoit aucun régime de contrôle ou de sanction. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Didier Le Gac.

**M. Didier Le Gac.** Je suis l'élu de la circonscription qui a vu la création du premier parc naturel marin en France, le parc naturel marin d'Iroise dans le Finistère. L'obligation d'adopter des mouillages écologiques dans l'ensemble du parc est irréaliste ! C'est un espace beaucoup trop vaste, et qui n'est de surcroît pas vulnérable partout.

En revanche, le parc a défini des lieux particuliers protégés, particuliers – dans les herbiers de zostères, par exemple –, où il impose des mouillages écologiques.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Imposer des ancrages écologiques partout n'est pas possible, dites-vous ; mais la destruction de nos espaces protégés n'est pas acceptable ! Il faut cesser les incantations et avancer concrètement, apporter des résultats.

Didier Réault, le président du parc national des Calanques de Marseille, montre sur ce sujet une volonté extrêmement forte. Bien que nous nous opposions sur d'autres questions, nous avançons main dans la main pour préserver cet espace commun et le transmettre à nos enfants. La situation est urgente. Nous voyons en Méditerranée les conséquences de ces ancres qui raclent le fond de la mer. Et Didier Réault se débat comme il le peut, avec les outils qui lui sont donnés.

J'ai bien entendu les propos de Mme la rapporteure sur l'absence de régime de sanction. Quant au terme d'« ancrage écologique », il existe bien dans l'administration puisque nous l'avons emprunté à des décisions de la préfecture maritime de la Méditerranée, basée à Toulon. Peut-être l'amendement mériterait-il d'être rectifié, mais du moins pourrions-nous manifester qu'entre la Posidonie, les espaces

naturels du fond de la mer et les personnes fortunées qui possèdent ces grandes embarcations dont les ancres dévastent les fonds marins, nous choisissons l'avenir et la préservation de ces derniers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Comme M. Le Gac l'a dit, et vous le savez très bien, ce sujet relève davantage des plans de gestion des aires marines protégées, qui peuvent contenir toute mesure localement pertinente et adaptée, ainsi que du rôle de coordination des préfets maritimes, comme en Méditerranée.

J'ajoute que le ministère réforme actuellement le dispositif réglementaire des zones de mouillages et d'équipements légers, les ZMEL, pour encadrer davantage les dispositifs d'accueil de plaisanciers, afin de préserver l'environnement.

**M. François-Michel Lambert.** Merci pour cette information !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'espère que ces arguments pourront vous satisfaire et que vous retirerez vos amendements.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 1155 et 1855, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

#### Article 37 bis AA

*(L'article 37 bis AA est adopté.)*

#### Article 37 bis AB

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 1938 et 1935 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 1938 et 1935, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

*(L'article 37 bis AB, amendé, est adopté.)*

#### Article 37 bis AC

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 1928, 2696 rectifié et 1927 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 1928, 2696 rectifié et 1927, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

*(L'article 37 bis AC, amendé, est adopté.)*

#### Article 37 bis AD

*(L'article 37 bis AD est adopté.)*

#### Article 37 bis AE

*(L'article 37 bis AE est adopté.)*

#### Après l'article 37 bis AE

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 1638 rectifié et 1770 rectifié, portant article additionnel après l'article 37 bis AE.

La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1638 rectifié.

**Mme Sophie Panonacle.** Alors que la menace terroriste n'a pas disparu depuis 2016, cet amendement vise à garantir la sécurité des passagers à bord des navires, en mer ou à quai. Il s'agit d'autoriser, dans des circonstances exceptionnelles, les agents privés de protection des navires à procéder à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages, ainsi qu'à des palpations de sécurité.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1770 rectifié de Mme Zivka Park est défendu.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1638 rectifié et 1770 rectifié, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Éric Girardin, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2915.

**M. Éric Girardin.** Cet amendement de ma collègue Mireille Clapot vise à inciter les concessionnaires des fleuves, tels que la Compagnie nationale du Rhône, à prendre leur part au développement d'un transport public dans les territoires traversés par les fleuves.

Le destin de ces fleuves est lié à l'habitat et aux voies de communication. Tantôt obstacles franchis par de rares ponts, tantôt longés par des voies routières, ils ont perdu au fil des siècles leur fonction de voie de communication en propre.

Les agglomérations qui se sont édifiées de part et d'autre de ces fleuves sont bien souvent embouteillées par l'augmentation du trafic automobile. Afin de désengorger les ponts routiers et les voies qui y mènent, il est opportun de relancer la fonction de circulation sur les cours d'eau navigables.

Cet amendement vise donc à développer le transport fluvial quotidien de personnes.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Une grande partie des cours d'eau n'étant pas navigable, les navettes ne pourraient pas y circuler.

Par ailleurs, dans les cas où de telles navettes seraient possibles, elles devraient répondre à un véritable besoin. Je fais confiance aux collectivités territoriales pour prendre des initiatives adaptées à ces besoins.

Pour toutes ces raisons, je vous suggère de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2915 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Stéphanie Kerbarh, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2331.

**Mme Stéphanie Kerbarh.** Le 8 juillet 2017, Hugo, 24 ans, est victime d'un accident en mer, au large de Fécamp. Éjecté du bateau à moteur qu'il avait loué, il est heurté par l'hélice. Son artère fémorale est sectionnée ; il subit un arrachement massif de masse musculaire à la cuisse et des cartilages internes du genou, qui donnent lieu à six jours de coma artificiel, seize passages au bloc opératoire et quatre-vingt-trois jours d'hospitalisation, dont plus de soixante dans une immobilisation quasi totale.

Hugo est un marin expérimenté, moniteur de voile, détenteur du permis bateau, qui navigue depuis son plus jeune âge. Par miracle, il est sauf aujourd'hui.

Cet accident dû à une hélice de bateau n'est pourtant pas un cas isolé – il en existe plusieurs par an, qui sont presque toujours fatals. Nous ne pouvons pas regarder ailleurs : en tant que décideurs politiques, il est de notre devoir d'agir. Le Gouvernement travaille avec les différents acteurs afin d'instaurer un Système national d'observation de la sécurité et des activités nautiques – SNOSAN – visant à mieux prévenir les accidents dans la pratique des sports nautiques. Je tiens à saluer cette démarche, qui va dans le bon sens.

Cet amendement vise à améliorer la protection et la sécurité des sportifs, en déployant un système de protection des hélices sur les moteurs des bateaux des clubs et associations nautiques.

En France, la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, a d'ores et déjà équipé ses bateaux légers d'un système de protection. La solution technique existe. Il est donc possible de la mettre en place là où cela est nécessaire. Son coût, dérisoire, n'est rien à côté des souffrances engendrées par ces accidents.

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Je comprends votre préoccupation, chère collègue. Toutefois, l'article L. 5241-2 du code des transports prévoit que « Les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire. »

Sur ce point particulier, il n'est peut-être pas nécessaire de modifier le code des transports. J'appelle de mes vœux des modifications réglementaires, sur lesquelles Mme la ministre pourra certainement nous donner des précisions.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le Gouvernement partage naturellement le souci d'assurer la sécurité des activités nautiques et sportives. Un observatoire des accidents relatifs à la plaisance a d'ailleurs été constitué, qui associe les compétences des ministères chargés de la mer, des sports, de l'intérieur, ainsi que la SNSM, à laquelle je veux à nouveau rendre hommage, pour renforcer la sécurité des pratiques.

Le carénage des hélices est une mesure parmi d'autres pour assurer la sécurité des sportifs dans les écoles de voile. Elle n'est toutefois pas exclusive d'autres mesures efficaces, telles que l'analyse de risques et la préparation, dans les établissements d'activité physique ou de formation spécifique des encadrants sportifs, à la manœuvre des embarcations.

La mesure proposée par l'amendement mérite donc une expertise approfondie, qui sera menée par les ministères chargés de la mer et des sports. Cette étude sera rendue publique dans six mois.

Dans ces conditions, je vous propose de retirer votre amendement.

**M. le président.** Madame Kerbarh, retirez-vous votre amendement ?

**Mme Stéphanie Kerbarh.** Dans l'attente de ce rapport, je le retire, en effet, monsieur le président.

*(L'amendement n° 2331 est retiré.)*

### Article 37 bis A

*La commission a supprimé l'article 37 bis A.*

### Après l'article 37 bis A

**M. le président.** L'amendement n° 2051 de M. Benoît Simian, portant article additionnel après l'article 37 bis A, est repris par Mme Barbara Pompili.

Quel est l'avis de la commission ?

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement vise à imposer aux autorités compétentes l'institution d'un tarif réduit pour les résidents utilisateurs de transport maritime régulier de personnes dans les continuités non îliennes. L'exposé des motifs précise qu'il concerne plus particulièrement les bacs assurant des dessertes non îliennes.

Le conseil départemental, compétent en la matière, décide de l'établissement et de l'entretien des bacs et fixe le tarif des traversées. Il peut prévoir des tarifs différents selon les diverses catégories d'usagers – voire, dans certains cas, la gratuité – pour tenir compte soit d'une nécessité d'intérêt général, soit de la situation particulière de certains usagers.

Une question prioritaire de constitutionnalité du 24 mai 2017, posée par l'Association pour la gratuité du pont de l'île d'Oléron, a validé le principe de tarifs différents ou de gratuité selon les diverses catégories d'usagers.

À ce jour, il n'est pas de la volonté du Gouvernement d'imposer par la loi une telle tarification. Il revient au conseil départemental d'en décider.

Pour traiter la question légitime que soulève cet amendement, il est préférable de choisir d'autres modalités tarifaires d'effet équivalent, comme les abonnements. C'est ce qui a par exemple été réalisé en Gironde, grâce à la mobilisation de M. Simian. Le conseil départemental a ainsi revu la grille tarifaire début avril et, grâce à un système d'abonnement, le prix de la traversée a notablement baissé pour les usagers réguliers.

Cet amendement me semble donc satisfait. C'est pourquoi je vous propose de le retirer.

**M. le président.** Madame Pompili, souhaitez-vous retirer l'amendement ?

**Mme Barbara Pompili**, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Au vu des excellentes explications de Mme la ministre, je le retire.

*(L'amendement n° 2051 est retiré.)*

#### Article 37 bis B

*La commission a supprimé l'article 37 bis B.*

#### Après l'article 37 bis B

**M. le président**. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2553 portant article additionnel après l'article 37 bis B.

**Mme Mathilde Panot**. Madame la ministre, l'action que nous avons menée le 22 mai à Marseille ne vous a certainement pas échappé. Elle visait à vous interpeller sur la question de la pollution maritime touchant les habitants des villes côtières, et dont les Marseillais des quartiers nord souffrent tout particulièrement.

Une étude de France Nature Environnement a en effet montré qu'en 2016, dans certains quartiers de Marseille, l'air était jusqu'à vingt fois plus pollué que dans le reste de la ville. Le sujet est donc extrêmement sérieux, et rejoint les enjeux environnementaux et de santé que j'évoquais à l'instant.

En effet, en faisant circuler les marchandises entre différents points du globe, en poursuivant « le grand démenagement du monde », nous ne sommes pas à la hauteur de l'enjeu écologique, qui exige de relocaliser la production et la consommation. Et s'agissant de la santé, les dernières études parues cette année indiquent que la pollution de l'air maritime en Europe est la cause de 60 000 morts prématurées. Parallèlement, les médecins alertent sur l'augmentation des cas de cancers et d'asthme sévère chez les enfants.

Cet amendement vise donc à mettre fin à la niche fiscale relative au carburant maritime. Maintenant, il faut agir. Il est insupportable que le carburant maritime continue de faire des victimes.

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

**Mme Zivka Park**, *rapporteuse*. Je partage votre préoccupation. La question de la taxation des carburants marins doit être abordée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale – OMI. D'ores et déjà, l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires prévoit la limitation des émissions d'oxydes de soufre ou encore d'oxydes d'azote. Cette évolution imposera une modification des combustibles marins et l'abandon du fioul lourd. Je vous demande le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Comme vous le savez, le transport maritime est une activité totalement internationale. C'est donc à cette échelle qu'il convient d'agir, ce que fait la France en étant très active au sein de l'OMI.

La France a ainsi défendu une mesure visant à diviser par sept la teneur en soufre des carburants marins qui s'appliquera à partir de 2020. Elle soutient d'autres mesures, en particulier l'instauration en Méditerranée, comme c'est le cas

aujourd'hui en Manche et en mer du Nord, d'une zone de réglementation des émissions de polluants atmosphériques, c'est-à-dire dans laquelle la teneur en soufre autorisée est de 0,1 %, soit une division par trente-cinq par rapport à la réglementation actuelle, et les émissions d'oxydes d'azote sont réduites.

Je tiens à saluer la mobilisation de M. le député Saïd Ahamada qui nous alerte régulièrement sur cette question.

Nous plaçons également pour une réglementation des émissions de particules fines ainsi que pour une réduction de la vitesse des navires, qui – cela est avéré – est le meilleur levier pour abaisser rapidement les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur maritime. Les députés qui suivent ces sujets savent la mobilisation de la France dans les instances internationales pour acter une telle réduction de la vitesse.

Nous agissons également au plan local, par exemple par le biais des branchements à quai : deux armateurs de ferrys utilisent déjà de tels branchements à Marseille. Il faut aller plus loin et les travaux se poursuivront afin que les navires de croisière puissent également utiliser de tels branchements.

Enfin, il faut développer le GNL – gaz naturel liquéfié. L'avitaillement est disponible au Havre, à Marseille et à Nantes et à Dunkerque. J'ai demandé au président du directoire du grand port maritime de Marseille-Fos de travailler sur le développement du GNL dans les ports de conteneurs, pour lesquels l'avitaillement par barge est une solution.

C'est dans cette direction qu'il faut agir et non par des mesures qui seraient, en tout état de cause, inapplicables. Je propose donc le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

**M. le président**. La parole est à Mme Sophie Panonacle.

**Mme Sophie Panonacle**. Puisque Mme la ministre souligne l'engagement de la France au sein de l'OMI, je souhaite évoquer la perte de conteneurs en mer, l'amendement que j'avais déposé ayant été déclaré irrecevable.

Ce sont 1 000 conteneurs qui sont perdus chaque année. C'est un problème écologique et de sécurité. La France doit mettre en avant cette problématique sur la scène internationale. Je compte sur vous, madame la ministre.

*(L'amendement n° 2553 n'est pas adopté.)*

#### Article 37 bis C

*(L'article 37 bis C est adopté.)*

#### Après l'article 37 bis C

**M. le président**. La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2733.

**Mme Barbara Pompili**, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Il est défendu.

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

**Mme Zivka Park**, *rapporteuse*. Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement, qui porte sur la limitation des émissions polluantes des navires à laquelle M. Ahamada est très attaché, est satisfait.

*(L'amendement n° 2733 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, pour soutenir l'amendement n° 2006.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Je n'ai pas bien compris pourquoi l'amendement présenté par Mme Panot, qui propose de supprimer une niche fiscale dont bénéficie le carburant maritime, serait inapplicable. En la matière, nous décidons pourtant librement de ce que nous faisons.

Madame la ministre, je ne doute pas que la France fasse dans les instances internationales tout ce qui est en son pouvoir pour que la situation s'améliore. Mais il faut tout de même prendre la mesure du problème – je pense que vous l'avez fait – : en termes de pollution, un paquebot représente l'équivalent d'un million de voitures – la première fois que j'ai lu ce chiffre, je n'en revenais pas, j'ai pensé que j'avais sous les yeux une fiche erronée. Ce sont des niveaux de pollution absolument incroyables.

Récemment, une action contre la pollution a été menée à Marseille où 500 paquebots accostent chaque année. Une fois à quai, pendant que les passagers font un tour rapide de quelques sites emblématiques de la ville dont ils reviennent en courant, les moteurs continuent à tourner, et la pollution à se répandre, sans que personne ne semble vraiment se soucier des conséquences pour la population.

Le hasard – mais est-ce vraiment un hasard ? – fait que le vent amène l'essentiel de cette pollution vers les quartiers populaires du nord de Marseille. C'est d'ailleurs à l'initiative de ces quartiers que l'action avait été organisée : depuis les quais, en agitant des fumigènes, nous montrions dans quel sens la pollution allait.

Ce n'est pas la première fois que la pollution est socialement fléchée. Les Parisiens savent dans quel sens souffle le vent et pourquoi les bons quartiers sont situés à l'ouest et les mauvais à l'est. Les catégories sociales sont différentes dans ces deux directions.

L'amendement, qui reprend une idée de France nature environnement, vise à étendre à la zone des 12 milles nautiques les pouvoirs permettant au préfet de prendre des mesures imposant aux pollueurs de mettre fin à leur pollution.

Première objection que l'on me fera : quelle est cette bizarrerie ? Mais la vraie bizarrerie tient à ce que la réglementation relative à la teneur en soufre n'est pas la même en Méditerranée et en mer du Nord.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est ce que j'ai dit !

**M. Jean-Luc Mélenchon.** Je sais que nous travaillons tous à corriger cette anomalie, quelle que soit notre place dans le dispositif français – les Français dans ce domaine sont cohérents. Mais c'est assez insupportable. Les mêmes règles de tolérance et d'interdiction pourraient s'appliquer à toutes les mers dont les États européens sont riverains.

Ma seconde protestation concerne le tourisme, et peut-être pourrez-vous partager une partie de ma réflexion, madame la ministre. Le tourisme de masse que connaît notre époque pose un problème : il détruit ce qu'il prétend montrer. Des déplacements de masse et aussi vides de sens que ceux qui

sont organisés interpellent notre conscience : cela vaut-il vraiment la peine ? Au motif que ces voyages créent de l'activité et que les touristes viennent dépenser, peut-on accepter un tel système qui voit se déplacer des milliers de gens dont l'activité essentielle consiste à acheter, dépenser, consommer – comme une sorte de paroxysme de la civilisation de la possession, cette civilisation dans laquelle on est parce que l'on consomme ?

Cinq cents paquebots sont bienvenus à Marseille – je ne vais pas dire le contraire. Mais imaginez-vous ces cohortes de gens qui font le tour de ville en courant, s'arrêtant à la Bonne Mère et en quelques autres lieux. C'est le tourisme de masse.

Un nombre croissant de pays commence à s'interroger : les dégâts ne sont-ils pas à ce point plus importants que les bénéfices qu'il faut s'en soucier ? Face à ce phénomène, les monuments parmi les plus beaux du monde sont contraints d'instaurer une file d'attente. Essayez d'aller à l'Alhambra, vous verrez que vous ne pouvez plus y accéder autrement que par un ticket qui établit votre tour – j'ai connu une période où les choses étaient plus décontractées. Mais ce palais finirait par mourir s'il devait être fréquenté par tous ceux qui prétendent s'y rendre à un rythme effréné.

Je ne dis pas qu'à cet instant et dans cet hémicycle, nous ayons à décider du sort du tourisme de masse dans le monde. J'observe qu'un nombre croissant de lieux et de villes proteste. Parfois, les populations en sont rendues à refuser cette forme de tourisme – je sais que des manifestations ont eu lieu sur ce thème à Barcelone et dans d'autres villes. Les gens disent : « ça suffit, nous ne pouvons plus continuer comme ça, nous ne pouvons pas être le lieu de passage de marées humaines qui pour finir détruisent plus qu'ils ne produisent ».

Ce n'est pas le sujet à cet instant, j'en conviens. Mais l'extension de l'autorité des préfets pour interdire et pour punir que nous souhaitons n'a qu'un but : obliger les communes et les autorités compétentes à installer l'alimentation électrique par exemple, faute de quoi elles ne seraient plus autorisées à accueillir des paquebots. On ne peut pas se contenter de laisser cela au bon vouloir des armateurs. Il faut également imposer que les moteurs responsables de tant d'émissions nocives soient coupés pendant l'escale. Cet argument peut être entendu, il n'est pas spécialement partisan, toute personne de bon sens peut l'approuver.

Ensuite, nous devons obtenir que les règlements en Méditerranée soient les mêmes qu'en mer du Nord. À la fin du mois se tiendra à Marseille une réunion entre les pays de ce qu'on appelait autrefois le dialogue 5+5, c'est-à-dire les pays riverains du petit bassin de la Méditerranée. À cette occasion, une conscience commune pourrait surgir et la proposition pourrait être faite – peut-être comptez-vous la faire, madame la ministre – que l'ensemble de ces pays adoptent des normes environnementales pour les carburants marins identiques à celles de la mer du Nord. Cela fait partie des éléments qui peuvent être mis sur la table de ce sommet des deux rives. Nous commencerions bien si nous autres Français, nous les introduisons dans notre droit. *(Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.)*

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

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Défavorable également. Je me suis mal expliqué, monsieur Mélenchon. Si l'amendement précédent est inapplicable, c'est parce que les porte-conteneurs venant de Chine peuvent faire l'aller-retour jusqu'à la France sans souter en Europe. Vous pouvez décider de taxes sur les carburants en France, mais les navires ne s'approvisionneront pas en France. L'amendement est donc inopérant.

La France est attachée à l'objectif, inscrit dans l'accord de Paris, d'une réduction de 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur maritime à l'horizon de 2050. Elle plaide pour une réduction de la vitesse des navires car c'est une action à effet immédiat. Elle défend également au niveau mondial une taxation des carburants maritimes. Je dois dire que nous sommes un peu isolés. Cela ne nous empêche pas d'agir.

Je reviens un instant sur les comparaisons entre les navires et les voitures. Un porte-conteneurs compte 20 000 conteneurs. Il est préférable de comparer ce qui est comparable, donc comparons un porte-conteneurs à 20 000 camions. À la tonne transportée, par rapport à un camion de 39 tonnes, le transport maritime par conteneurs émet entre trois et neuf moins de CO<sub>2</sub> ; trois fois moins de particules fines en navigation internationale et trente fois moins dans les zones de réglementation des émissions ; huit fois moins d'oxydes d'azote en navigation internationale et trente fois moins pour les nouveaux navires dans les zones de réglementation des émissions ; cinquante fois moins d'oxydes de soufre en navigation avant 2020. Je vous rappelle qu'à partir de 2020, la teneur en soufre sera divisée par sept, l'objectif étant une division par trente-cinq en Méditerranée puisque la France y défend la création d'une zone à faibles émissions.

Nous agissons, au plan local également, en développant le branchement à quai des navires et le GNL.

Nous agissons de façon très pragmatique et très concrète.

Avis défavorable à l'amendement.

*(L'amendement n° 2006 n'est pas adopté.)*

#### **Article 37 bis**

*(L'article 37 bis est adopté.)*

#### **Article 37 ter**

**M. le président.** L'amendement n° 1873 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1873, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 37 ter, amendé, est adopté.)*

#### **Article 38**

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, premier orateur inscrit sur l'article.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** J'ai prévenu le président de séance que j'interviendrais dans le cadre du temps programmé en tant que président de groupe – ce qui signifie, en général, que cela va être long. *(Sourires.)* Je vais certes essayer d'être moins long que prévu, parce que je sais tenir compte de l'horaire,

mais c'est un sujet qui, pour nous, a une valeur symbolique et politique extrêmement importante : il s'agit de la privatisation des lignes de bus de la RATP. Et si c'est aussi important, ce n'est pas simplement que le sort de la capitale est en jeu, c'est surtout qu'il s'agit d'une question de principe.

D'abord, nous voudrions protester contre le fait que ce soit un règlement européen de 2007 qui impose la privatisation de ces lignes. En quoi l'Europe a-t-elle à se mêler de la manière dont les gens utilisent les transports collectifs dans chacun des États membres ? Cela, nous ne le comprenons pas – à moins que ce ne soit pour une raison idéologique que je voudrais combattre, à savoir que quand c'est privé, cela marcherait mieux et cela coûterait moins cher. Ce n'est pas vrai : cela ne marche pas mieux. Il arrive même souvent que cela marche beaucoup plus mal, comme on peut s'en rendre compte à chaque fois que l'on emprunte une ligne privée de chemin de fer. Je vous invite à prendre le Thalys : vous aurez une idée de la relativité du temps, en particulier de celle des horaires, car il est exceptionnel que le train parte et encore plus remarquable qu'il arrive à l'heure prévue – je le dis avec humour plutôt qu'avec gravité. Thalys, c'est une compagnie privée. Depuis qu'on a soumis, dans certains pays, les transports publics à la règle du marché privé, les temps de transport sont devenus plus longs qu'ils ne l'étaient à la fin du siècle précédent – je précise que disant cela, je veux parler, non pas du XX<sup>e</sup> siècle, mais du XIX<sup>e</sup> siècle. À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, ces trains mettaient plus de temps qu'à la fin du dix-neuvième siècle pour franchir une même distance. C'est aussi le cas sur certaines voies publiques, en raison de l'état de délabrement avancé dans lequel elles se trouvent. Il reste que c'est un constat commun à tous ces pays : nulle part, les trains ne roulent mieux du fait qu'ils sont privés.

Quant à savoir s'ils sont moins chers, le fait est certain : non, ils coûtent plus cher. Au Royaume-Uni, le prix des billets de train représente 14 % du budget des familles, soit sept fois plus qu'en France ; en Allemagne, un billet de train coûte, pour une distance équivalente, deux fois plus cher qu'en France.

Par conséquent, les expériences faites en matière de transport public vont toutes dans le même sens – certes, il s'agit en l'espèce du ferroviaire. Et je ne parle même pas de la synchronisation des différents réseaux de bus : dans les capitales où l'on a instauré la pluralité des intervenants, il règne un doux chaos, qui ne satisfait pas vraiment les populations.

D'une façon générale, tout ce qui est privé coûte plus cher. Je veux déplorer, au nom de mon groupe, mais pas seulement, parce que nous sommes nombreux à penser la même chose, le fait que depuis plus de vingt ans nous subissons un discours hostile à tous les services publics, au prétexte qu'ils produiraient une bureaucratie incapable de se renouveler et rendraient une mauvaise qualité de service. Résultat : des secteurs considérables de l'économie du quotidien ont été privatisés. Et pour quel résultat ? Partout, cela coûte plus cher !

Depuis leur privatisation, les autoroutes ne sont pas en meilleur état qu'auparavant, mais les péages ont augmenté de 20 %. Les actionnaires, quant à eux, ont tiré bénéfice de la situation, puisqu'ils ont empoché 26 milliards d'euros en cinq ans, c'est-à-dire qu'ils ont intégralement amorti en cinq ans leur investissement initial, et cela grâce à un bien que la nation s'était procuré par elle-même, par ses propres efforts ! De même, pour le gaz, on nous avait fait des promesses mirifiques sur les économies qui seraient obtenues et répercutées sur les consommateurs ; nous en sommes à une augmentation de 50 % des prix depuis la

privatisation, en 2006. Quant à l'électricité, depuis l'ouverture à la concurrence, les tarifs ont augmenté de 49 %. Quel avantage la privatisation représentera-t-elle pour les 350 lignes de bus parisiennes, les 16 000 salariés qui y travaillent et les 3,5 millions de voyageurs qui les utilisent chaque jour ?

L'article 38 du projet de loi permettra à la RATP – comble du ridicule – de créer des filiales qui lui permettront de répondre à des appels d'offres. C'est à peine croyable ! Le service public continuera donc d'exercer une position de monopole – ce qui, précisément, lui était reproché –, sous l'habit de différentes compagnies. Et quand la RATP remportera un appel d'offres – ce qui lui arrivera parfois, je l'espère –, ce sera pour quoi faire ? Pour récupérer ses propres lignes de bus ! En revanche, quand elle devra les céder, le personnel devra renoncer à son statut, et si quelqu'un refuse de passer sous le statut de la compagnie privée concernée, cela reviendra à une rupture de contrat de travail et on pourra lui dire « merci, au revoir » – enfin, « merci », ce serait bien, « au revoir », c'est une certitude.

Dans ces conditions, il n'y a qu'une chose à dire : ce qui est prévu dans ce projet de loi, que ce soit à l'article 38 ou à l'article 39, n'est pas nécessaire. Les règlements européens seraient plus performants s'ils donnaient des injonctions afin d'organiser différemment le territoire. En effet, nous le savons tous : l'organisation actuelle du territoire répond à des impératifs strictement financiers. Cela se fait parfois directement, sous l'effet d'une décision, parfois indirectement, comme une conséquence de la situation. Prenons, pour illustrer mon propos, l'exemple des gens qui veulent acheter leur maison, parce qu'on leur a dit que c'était une bonne idée de posséder une maison avec un petit jardin. Pour trouver un terrain pas trop cher, il leur faut s'éloigner de la ville. Or, une fois qu'ils sont loin, il leur faut deux voitures, trouver des solutions d'accueil pour les enfants faute de crèches sur place, etc.

L'organisation spatiale a été faite en fonction d'un double objectif : d'un côté, l'accumulation ; de l'autre côté, ce qu'on croyait être – je dis cela pour être aimable – une amélioration de l'organisation du territoire. On s'est dit que si l'on mettait tout au même endroit, cela coûterait moins cher, qu'il n'y aurait qu'à y aller. Le problème, c'est qu'il y en a plein qui ne peuvent pas y aller, car cela représente un surcoût que ne peuvent financer que ceux d'entre nous qui ont les salaires les plus élevés. Tant et si bien que quand on regarde comment sont reliés entre eux les lieux indispensables à la vie quotidienne – je ne parle pas là des promenades de confort, je parle de la nécessité d'accéder aux réseaux collectifs par lesquels se construit la vie individuelle –, voici ce que ça donne. L'accès au réseau d'électricité ? On a vu ce qu'a fait la privatisation. Les transports, l'éducation, les maternités, les services de soins ? Tout cela est éclaté à travers le territoire en fonction d'objectifs de rendement et de compétitivité qui n'ont rien à voir avec ce qu'est une vie d'être humain.

On est bien obligé, en définitive, de considérer que l'accès aux réseaux dépend strictement des revenus et qu'on accentue de ce fait la discrimination sociale. Le peuple, qui ne peut vivre sans ces réseaux, se trouve confronté au fait que certains, parce qu'ils en ont les moyens, en maîtrisent l'accès. Dans la plupart des grandes villes du monde, les personnages les plus importants ont d'ailleurs fini par se dispenser de leurs devoirs collectifs. Ainsi voyons-nous dans certaines grandes villes du dénommé « nouveau monde » – quoique je ne sache pas ce qu'il y a de nouveau dans ce domaine, ni en quoi ce serait enviable –, en particulier au Brésil, se multiplier les

hélicopters, tandis que diminue le nombre des voies ferrées. Si, chez nous, les hélicopters ne se multiplient pas aussi vite que diminue le nombre des voies ferrées, nous sommes en revanche obligés de constater qu'à mesure que le territoire s'est étendu, c'est-à-dire que l'occupation humaine a gagné des terrains de plus en plus nombreux, le nombre de kilomètres de voie ferrée disponibles pour les Français a diminué. La conséquence, c'est qu'on reporte tout sur le transport automobile, et cela aggrave encore les disparités et les discriminations – car la caractéristique des centres-villes, dans ces territoires réservés à ceux qui ne sont pas du peuple, c'est qu'ils sont hautement interconnectés. Plus la zone dans laquelle vous vivez est interconnectée, plus vous avez des facilités de transport, plus vous êtes riche.

Parmi les 10 % les plus pauvres de notre pays, 40 % ne sont pas motorisés : ils n'ont d'autre choix que d'utiliser les transports collectifs. Du coup, la question des tarifs n'est pas une question annexe. On ne peut se contenter de l'évaluer en regard d'autres dépenses, comme on le fait trop souvent, pour conclure qu'après tout, ce n'est pas si grave que ça. Si, c'est grave, et l'on vient de le vérifier avec le mouvement des Gilets jaunes, qui a démarré, si vous voulez bien vous en souvenir, à la suite d'une hausse des prix du carburant. Je ne veux pas relancer la polémique, je veux souligner à quel point cette crise est emblématique de notre époque. La mobilité est l'enjeu de notre temps. On ne peut pas vivre sans mobilité. Il fut un temps où celle-ci n'était pas un problème : on pouvait demeurer pour toujours au village et y vivre assez correctement. Ce n'est plus possible aujourd'hui. La plupart des aspects de la vie quotidienne, dans sa dimension la plus prosaïque, dépendent de l'organisation du territoire. Il suffit de regarder où sont implantées les grandes surfaces où l'on s'approvisionne et où l'on fait les courses pour la semaine ; 90 % sont situées dans des zones périphériques, et cela pour une raison qui n'a rien à voir avec le commerce : c'est que les taxes sur le foncier y étaient plus basses, ce qui a permis à ceux qui s'y sont installés de réaliser de meilleurs profits tout en donnant moins à la collectivité. Il est impossible d'y accéder à pied. J'ai été longtemps Massicois, c'est-à-dire citoyen de Massy : il était totalement impossible d'aller du quartier de la Poterne au centre commercial autrement qu'à pied, faute de ligne de bus. Partout, la raréfaction devient le moyen de tenir les populations. La voilà, la vérité ! Cette situation est insupportable.

La seule solution politique, c'est de développer les réseaux, et permettez-moi d'affirmer que cela n'a rien à voir avec la privatisation. Il n'est pas prouvé que ceux qui vont créer des lignes le feront ailleurs que là où elles sont déjà très rentables. Ils ne mettront pas un sou dans le développement du reste – d'ailleurs, c'est ce qui s'est passé avec les autoroutes. Dans ce cas, pourquoi leur offrir cette possibilité ? Le pauvre peuple continuera de savoir qu'on lui supprime ses voies ferrées et qu'on le pousse à la consommation de véhicules automobiles. Depuis 1990, 66 % des investissements réalisés dans les infrastructures publiques sont allés à la route, 17 % seulement au rail ; le fret ferroviaire s'est réduit de 34 %, tandis que l'activité sur l'ensemble du réseau ferré diminuait de 50 %.

La privatisation de la RATP est pour moi l'occasion de vous présenter nos thèses concernant l'organisation du territoire et de réaffirmer notre totale opposition à tout ce qui est privatisation. Qu'on m'explique, quand on me répondra, en quoi la privatisation pourra améliorer, si peu que ce soit, la situation de ceux qui ont recours aux lignes de bus de la RATP, et faciliter leur accès au réseau. Et, s'agissant de la région parisienne, en quoi cette privatisation pourra remédier

à l'incroyable discrimination qui pèse sur ce territoire. Celui-ci héberge 13 millions de personnes, qui, curieusement, ne peuvent circuler que dans un sens, des zones les plus pauvres vers les zones les plus riches. Les 20 % de zones les plus riches sont deux fois plus accessibles que les 20 % de zones les plus pauvres : voilà la réalité de la région francilienne !

En trente minutes de transport, 43 % des Franciliens peuvent accéder à Paris – même si, en ce moment, il leur faudra beaucoup plus de temps, en raison des travaux qui provoquent le chaos dans cette ville et ralentissent considérablement tous les déplacements –, 35 % peuvent accéder à la petite couronne et seuls 16 % à la grande couronne – à comparer aux 55 % de Franciliens qui peuvent rejoindre le quartier de Bercy, à Paris. Tels sont les motifs de notre protestation.

J'en reviens à l'article 38. Je sais bien que le gouvernement français n'a d'autre choix que d'appliquer la réglementation européenne sur la privatisation des transports urbains – d'autant qu'à l'époque, il l'avait approuvée. Certes, la décision date de 2007 ; le gouvernement actuel n'est donc pas en cause. Je n'irai donc pas lui imputer des responsabilités qui ne sont pas les siennes, même si je sais que, pour des raisons politiques et idéologiques, cette évolution lui agrée. Mais je repose la question : qui peut nous dire en quoi la privatisation des lignes de bus de la RATP va améliorer la vie quotidienne des gens qui les empruntent ? Qui peut me dire quelle solution apportera la privatisation aux problèmes qui se posent aux Franciliens, à commencer par celui des relations transversales et de la capacité, pour les habitants de la région, à accéder à d'autres secteurs que les seuls plus riches ?

Comprend-on bien que l'organisation du territoire, telle qu'elle s'est faite, avec l'organisation et la concentration des accès, dans le cadre d'une démarche rationnelle, en fonction des besoins – l'hôpital s'occupe de l'hôpital, l'école de l'école, et ainsi de suite – va en se réduisant ? Va-t-on en finir, oui ou non, avec cette conception de l'organisation du territoire ? Le moment n'est-il pas venu de la planification, du développement des services publics, du redéploiement du train, des investissements pour avoir des transports publics ? Sans transports publics à bon coût, on ne peut pas vivre : c'est la réalité, madame la ministre, et j'espère que vous en partagez le constat avec moi.

La preuve en a été apportée par le mouvement des gilets jaunes. L'augmentation du coût du carburant signifiait, pour chacun d'entre eux, de devoir choisir entre des dépenses vitales. Soit ils devaient rogner sur les frais liés aux déplacements qu'ils accomplissent, non pour leur plaisir mais pour leur travail, pour amener les gosses à l'école, pour ceci ou pour cela, en direction de telle ou telle administration, soit ils devaient réduire d'autres dépenses liées à la vie quotidienne, telles le manger ou le soin – 30 % des Français ne se soignent plus, tout simplement pour des raisons financières.

Voilà comment, à partir de l'exemple de la RATP, je redéfinis devant vous notre position, qui s'oppose à l'altérité dont on m'accuse. On dit en effet qu'à La France insoumise, nous serions pour le peuple contre les élites. Pour ma part, je n'ai jamais utilisé un vocabulaire pareil. Nous sommes pour le peuple contre l'oligarchie, et permettez-moi de vous dire que nous l'associons rarement aux élites : il n'y a qu'à voir dans quel état les prétendus grands esprits ont mis l'économie de notre pays. Par conséquent, le peuple se définit lui-même d'abord par le fait qu'il ne peut vivre sans accéder au réseau du collectif. La nature de ce réseau, publique ou privée, a un effet sur l'ampleur de la discrimination sociale qui règne en tout point et en toute chose dans notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinq.*)

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

SERGE EZDRA