

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Séances du jeudi 9 décembre 2021

## Compte rendu intégral



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



**PREMIER  
MINISTRE** Direction de l'information  
légale et administrative

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	11447
2 <sup>e</sup> séance .....	11485
3 <sup>e</sup> séance .....	11527

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

91<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 9 décembre 2021**

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



**PREMIER  
MINISTRE** Direction de l'information  
légale et administrative

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. HUGUES RENSON

### 1. Modification du Mécanisme européen de stabilité (p. 11450)

#### PRÉSENTATION (p. 11450)

M. Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des comptes publics

Mme Brigitte Liso, suppléant M. Christophe Di Pompeo, rapporteur de la commission des affaires étrangères

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 11452)

M. Jean-Paul Lecoq

M. Jean-Louis Bourlanges, président de la commission des affaires étrangères

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 11455)

M. Sébastien Jumel

Mme Nicole Le Peih

M. Christophe Jerretie

M. Alain David

M. M'jid El Guerrab

M. Christophe Naegelen

Mme Frédérique Dumas

M. Éric Coquerel

M. Bruno Bilde

#### VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 11461)

### 2. Approbation d'accords internationaux (p. 11461)

ACCORD FRANCE-KENYA RELATIF À LA PROMOTION ET À L'ÉCHANGE DES COMPÉTENCES ET DE TALENTS (p. 11461)

ACCORD FRANCE-AGENCE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LES CHEMINS DE FER RELATIF AU SIÈGE DE CETTE AGENCE (p. 11461)

### 3. Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique locale (p. 11461)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 11461)

Après l'article 56 (*appelé par priorité - suite*) (p. 11461)

Amendement n° 1197

M. Bruno Questel, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

Article 6 (p. 11462)

Amendements n°s 2965, 895, 625, 2966 rectifié, 3334, 2967

Article 6 *bis* (p. 11463)

Article 7 (p. 11463)

Amendements n°s 1213, 2171, 2388, 903, 2968 rectifié, 1896

Sous-amendement n° 3451

Amendements n°s 2969, 650, 2970, 2971, 2972

Article 8 (p. 11466)

Amendements n°s 2389, 2973

Article 8 *bis* (p. 11467)

Amendements n°s 2390, 2974

*Suspension et reprise de la séance* (p. 11468)

Article 9 (p. 11468)

Amendement n° 2391

M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n°s 1802, 2675, 2676, 1805, 1803, 3316, 3317, 3210, 2677, 1002, 2679

Après l'article 9 (p. 11472)

Amendements n°s 3315, 2678, 3313, 3314

Article 9 *ter* (p. 11475)

Amendement n° 1804

Après l'article 9 *ter* (p. 11475)

Amendements n°s 3318, 3319

Articles 9 *quater* A et 9 *quater* (p. 11475)

Article 9 *quinquies* (p. 11475)

Amendements n°s 1806, 1859, 1808

Article 10 (p. 11476)

Amendements n°s 678, 2173, 2680, 3211 rectifié

Après l'article 10 (p. 11478)

Amendement n° 2666

Sous-amendement n° 3478

Article 11 (p. 11478)

Article 11 *bis* (p. 11478)

Amendements n<sup>os</sup> 2976, 2977

Article 12 (p. 11479)

Amendements n<sup>os</sup> 2232, 967, 2535, 2138, 1274

Article 12 *bis* A (p. 11480)

Après l'article 12 *bis* A (p. 11480)

Amendement n<sup>o</sup> 2234

Article 12 *bis* (p. 11481)

Amendement n<sup>o</sup> 897

Article 12 *ter* (p. 11481)

Amendement n<sup>o</sup> 1187

Article 13 (p. 11482)

Amendements n<sup>os</sup> 1207, 782, 3301

Article 13 *bis* (p. 11482)

Amendements n<sup>os</sup> 964, 1694

Article 13 *quater* (p. 11483)

Amendement n<sup>o</sup> 1253

**4. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 11484)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

### vice-président

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

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

## MODIFICATION DU MÉCANISME EUROPÉEN DE STABILITÉ

### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'accord modifiant le traité instituant le Mécanisme européen de stabilité (n<sup>os</sup> 4620, 4714).

### PRÉSENTATION

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des comptes publics.

**M. Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des comptes publics.** Le projet de loi que vous allez examiner ce matin vise à ratifier l'accord signé à Bruxelles le 27 janvier 2021 par dix-huit États membres de la zone euro, puis par l'Estonie le 8 février. Il porte révision du Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, le MES.

Cette révision s'inscrit pleinement dans le projet d'approfondissement de l'Union économique et monétaire, auquel une nouvelle impulsion a été donnée par le Président de la République lors de son discours de la Sorbonne du 26 septembre 2017. Quatre ans plus tard, des avancées significatives ont été réalisées dans la mise en œuvre de ce programme ambitieux grâce à un travail de conviction et à d'intenses efforts de négociation auprès des institutions et de nos partenaires européens. Nous ne comptons pas nous en tenir là, car beaucoup de chantiers restent à entreprendre, mais nous pouvons déjà constater avec une grande satisfaction que les fondations d'une zone euro plus résistante, plus intégrée et plus solidaire sont désormais posées.

Parmi les avancées concrètes, je souhaite citer le mécanisme de soutien aux dépenses de chômage partiel dans les États membres, rapidement mis en place en mai 2020 pour faire face à la crise, ainsi que le dispositif d'endettement conjoint *Next Generation EU*, destiné à financer les investissements et les réformes des plans de relance des États membres. Ces mesures témoignent d'une coordination européenne efficace et volontariste face à la crise et de la solidarité entre États membres.

En second lieu – et c'est l'objet qui nous occupe aujourd'hui –, la révision du traité instituant le MES marque elle aussi la concrétisation d'une ambition française : celle de renforcer et de compléter le deuxième pilier de l'union bancaire. Celui-ci correspond au mécanisme de résolution unique, qui a pour objectif de veiller à ce que les défaillances bancaires soient gérées efficacement par les États et engendrent le moins de coûts possible pour nos finances publiques.

À cet usage, le traité révisé institue un dispositif de soutien financier, dit *backstop*...

**M. Jean-Paul Lecoq.** *Backstop? What is it?*

**M. Olivier Dussopt, ministre délégué.** ...ou « filet de sécurité », à destination de l'autorité de résolution bancaire européenne. Concrètement, ce mécanisme prend la forme d'une ligne de crédit du MES au Conseil de résolution unique (CRU), l'agence européenne en charge de la résolution bancaire. Le Conseil de résolution unique dispose déjà aujourd'hui des ressources disponibles à travers le Fonds de résolution unique (FRU). Le dispositif *backstop* permettra de compléter ces ressources : c'est donc un outil précieux pour renforcer la crédibilité de nos institutions dans la gestion des crises financières.

J'aimerais prendre le temps d'exposer ce point plus en détail.

Le Fonds de résolution unique a été établi en 2014, dans le cadre de l'union bancaire. Il est aujourd'hui alimenté par les contributions des secteurs bancaires des États participants, avec pour objectif d'atteindre en 2024 sa taille cible, qui correspond à 1 % des dépôts bancaires totaux.

Son fonctionnement est simple : dans le cas où la mise à contribution des actionnaires et des créanciers ne serait pas suffisante pour prendre en charge la totalité du coût de la résolution d'une banque en difficulté, le FRU peut engager une partie de ses crédits afin de garantir le bon déroulement du processus et de préserver ainsi la stabilité financière de la zone euro. Grâce à la révision du traité instituant le MES, si les ressources du FRU sont insuffisantes, le Conseil de résolution unique pourra désormais solliciter en dernier recours un prêt du MES dans le cadre du *backstop*. Ce prêt pourra représenter jusqu'à 68 milliards d'euros, un montant proche de la taille cible du FRU. En d'autres termes, le projet de loi que je vous présente aujourd'hui ne permet rien moins que le doublement des ressources financières disponibles pour le Conseil de résolution unique : c'est donc une avancée considérable.

Ce prêt ne constitue cependant en rien un chèque en blanc. Le traité révisé prévoit en effet que les décisions relatives à ce prêt du Mécanisme européen de stabilité au Conseil de résolution unique soient approuvées, dans la généralité des cas à l'unanimité, par le conseil d'administration du Mécanisme européen de stabilité, composé des dix-neuf directeurs du Trésor des États de la zone euro. Pour rembourser ce prêt, le Conseil de résolution unique lèvera des contributions *ex post* sur les banques de l'union bancaire,

de telle sorte que ce prêt sera *in fine* neutre budgétairement pour le Mécanisme européen de stabilité et pour ses actionnaires, les États membres de la zone euro.

En tout état de cause, si le *backstop* a vocation à n'être utilisé que dans des situations exceptionnelles, sa simple existence est de nature à rassurer les marchés. Il permet d'éviter des effets de contagion de difficultés circonscrites à une ou quelques banques.

Par ailleurs, la révision du traité a permis de préciser la définition des missions traditionnelles du Mécanisme européen de stabilité en matière d'assistance financière aux États de la zone euro. C'est le troisième point que j'aimerais aborder devant vous.

La nouvelle version de ce traité améliore de façon significative l'efficacité et l'attractivité des instruments dits de précaution pour les États dont les fondamentaux économiques sont sains mais qui ont besoin d'une aide ciblée et ponctuelle pour surmonter une difficulté passagère ou un choc limité. Ce faisant, il leur permet d'échapper à la mise en place d'un programme d'ajustement macroéconomique complet si la crise devenait plus sérieuse.

Concrètement, pour avoir accès à un des deux instruments de précaution du Mécanisme européen de stabilité, l'État en question n'aura plus besoin de signer un protocole d'accord avec la Commission européenne comprenant des engagements contraignants sur la mise en œuvre de réformes structurelles. Il devra uniquement formuler une lettre d'intention dans laquelle il s'engage à respecter, à tout moment, les conditions attachées à l'utilisation de la ligne de crédit de précaution. Cette nouvelle procédure garantira notamment que l'État bénéficiaire de l'aide du Mécanisme européen de stabilité respecte effectivement les règles du pacte de stabilité et de croissance, et qu'il ne présente pas de déséquilibre macroéconomique excessif.

En outre, la réforme clarifie le mandat et le rôle du Mécanisme européen de stabilité à l'égard de la Commission européenne dans la préparation, la mise en œuvre et le suivi des programmes d'assistance financière.

Enfin, les États de la zone euro introduiront en 2022 dans leurs obligations souveraines des clauses d'action collective à seuil unique. Ces clauses visent à rendre les restructurations de dettes publiques, lorsqu'elles se produisent, plus prévisibles et mieux ordonnées. Ainsi, grâce au nouveau traité, un petit groupe minoritaire de détenteurs obligataires ne pourra plus prendre en otage une restructuration de dette dans l'espoir d'obtenir un meilleur traitement pour lui-même.

Le traité que le Gouvernement vous propose de ratifier aujourd'hui constitue donc un jalon important dans l'approfondissement politique de l'intégration économique de la zone euro. Ce texte, négocié par le couple franco-allemand, sera un atout dans la gestion des futures crises économiques et financières.

Ce n'est évidemment pas la fin du chemin. Le Gouvernement reste pleinement mobilisé pour poursuivre les travaux visant à achever l'Union économique et monétaire et notamment sa composante bancaire, l'union bancaire, pour que les bénéfices attendus se matérialisent, y compris en termes d'intégration.

Vous l'avez compris, le Gouvernement appelle l'Assemblée nationale à adopter ce projet de loi de ratification du traité modifiant le Mécanisme européen de stabilité.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Aucun applaudissement, ça sent la fin de règne! (*Sourires.*)

**M. le président.** Il fallait faire quelque chose, monsieur Lecoq! (*Sourires.*)

**M. Alain David.** Peu d'enthousiasme, en effet!

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Liso, suppléant M. Christophe Di Pompeo, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

**Mme Brigitte Liso, suppléant M. Christophe Di Pompeo, rapporteur de la commission des affaires étrangères.** Je voudrais d'abord saluer le travail du rapporteur Christophe Di Pompeo, qui n'a pas pu être présent aujourd'hui.

Nous examinons le projet de loi autorisant la ratification de l'accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, signé les 27 janvier et 8 février 2021 par la France et les dix-huit autres États membres de la zone euro. Il s'agit d'une étape majeure pour l'approfondissement de l'Union économique et monétaire, qui permettra de renforcer la résilience de la zone euro et son cadre de gestion de crise.

J'expliquerai d'abord les raisons de cette modification du traité initial, avant d'expliquer les principales avancées du présent accord.

Au début des années 2010, en réponse aux crises de la dette souveraine qui avaient ébranlé la zone euro, deux évolutions majeures ont été décidées : d'une part le MES, créé pour éteindre rapidement l'incendie et soutenir les États membres faisant face à des difficultés ; d'autre part l'union bancaire, qui vise à couper le lien entre finances publiques nationales et crise bancaire en rendant les banques européennes solidairement responsables de la réponse à une crise bancaire, par la constitution d'un fonds commun financé par les contributions des banques : le fonds de résolution unique, créé en 2016.

Avec une capacité de prêt de 500 milliards d'euros, le MES a pleinement joué son rôle d'instrument de soutien financier aux États, destiné à rétablir la confiance des marchés. Depuis sa création, il a porté assistance à trois pays – la Grèce, l'Espagne et Chypre –, pour un montant total de 89 milliards d'euros. Aucun programme d'aide n'a été engagé depuis 2015, ce qui témoigne de la stabilité retrouvée de la zone euro. À cet égard, la non-utilisation du MES depuis 2015 ne signifie pas qu'il n'a pas été utile, puisque sa mission est de prévenir les crises en rassurant les marchés sur la solidité de la zone euro.

Le dispositif actuel souffre cependant de plusieurs défauts.

D'abord, il est insuffisant.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Pour le moins!

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** En cas de faillite d'une banque, le Fonds de résolution unique, financé par les banques elles-mêmes, dispose actuellement de 52 milliards d'euros, avec un objectif cible de 1 % des dépôts, soit 75 milliards d'euros en 2024.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il en faudrait 300 à 500!

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Ce montant ne suffirait pas aujourd'hui en cas de crise majeure du système bancaire.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Et ce seront les citoyens qui devront mettre la main à la poche!

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** En dernier ressort, il reviendrait ainsi au MES, donc aux États...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Donc aux citoyens!

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** ...de recapitaliser les établissements de crédits concernés : le lien entre système bancaire et finances publiques nationales n'est donc pas complètement coupé.

**M. Sébastien Jumel.** Vous êtes donc d'accord avec Jean-Paul Lecoq !

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Il prendra la parole tout de suite après moi, il pourra s'exprimer...

Ensuite, il a des effets pervers. Le caractère intrusif et stigmatisant des réformes requises pour obtenir l'aide du MES, douloureusement vécues par la Grèce, ont pu avoir un effet dissuasif et ternir l'image du MES.

Le MES est donc un mécanisme pérenne créé dans l'urgence, qu'il faut réformer à la lumière des enseignements tirés de ses premières années d'existence. Les modifications du traité portent sur quatre points principaux.

Premièrement, il fallait passer complètement d'une logique de responsabilité des États à un système de responsabilité des banques, en concrétisant l'objectif initial d'établir une étanchéité dettes souveraines et secteur bancaire.

**M. Jean-Paul Lecoq.** On s'est arrêté au milieu du gué !

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Tel est l'objet de l'instauration d'un filet de sécurité...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Avec de gros trous !

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** ...principale avancée de l'accord. Concrètement, en cas de besoins supérieurs aux disponibilités du FRU, le MES pourra prêter jusqu'à 68 milliards d'euros au Conseil de résolution unique, l'agence européenne chargée de la résolution des établissements de crédits, ce qui représente un quasi-doublement des ressources disponibles pour répondre à une crise bancaire.

Cette intervention est strictement encadrée, puisque le MES n'intervient qu'à titre temporaire et subsidiaire, en dernier ressort et après s'être assuré de la capacité du CRU à lui rembourser les sommes prêtées, selon le principe de neutralité budgétaire à moyen terme. Les montants levés par le MES et prêtés au CRU font ensuite l'objet d'un remboursement par ce dernier, au moyen de contributions *ex post* du secteur bancaire.

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Deuxièmement, afin d'éviter le caractère trop intrusif et stigmatisant de l'aide du MES, l'accord introduit un nouvel outil : la ligne de crédit assortie de conditions. Les conditions d'octroi en seront assouplies mais les conditions d'éligibilité seront renforcées : les États qui en font la demande n'auront plus à signer un protocole d'accord mais devront respecter *ex ante* des critères attestant que leur situation macroéconomique et financière est saine.

Troisièmement, l'accord procède à des modifications de gouvernance visant à renforcer les compétences et l'indépendance du MES. Il s'agit en effet de pérenniser le Mécanisme en tant que dispositif intergouvernemental et de préciser son positionnement par rapport aux institutions européennes.

**M. Jean-Paul Lecoq.** C'est-à-dire nulle part !

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Quatrièmement, afin de réduire le risque qu'un groupe minoritaire de créanciers récalcitrants s'oppose à la restructuration de la dette publique d'un État dans l'espoir d'obtenir par la suite de meilleures conditions de remboursement, une nouvelle règle

de vote a été introduite : l'application de la majorité simple au lieu de la majorité qualifiée. Par ailleurs, la négociation ne porte plus sur chaque ligne d'émission, elle est globale.

À l'instar du sénateur Jean-Marie Mizzon, rapporteur du texte au Sénat, je tiens à appeler l'attention sur trois points.

Le premier est l'entrée en vigueur du filet de sécurité. Les États parties ont convenu d'une application anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 2022 mais comme la loi autorisant la ratification de l'accord par l'Allemagne fait actuellement l'objet d'un recours devant la Cour constitutionnelle fédérale, la date d'entrée en vigueur pourrait être repoussée. Ce recours ne devrait cependant pas remettre en question le dispositif, la cour de Karlsruhe ayant déjà rejeté un recours similaire portant sur le traité initial.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Belle indépendance de la justice !

**Mme Brigitte Liso, rapporteure suppléante.** Le deuxième point a trait à la complexité de la gouvernance du filet de sécurité, fruit d'un compromis entre les États parties. Les décisions sont prises à l'unanimité du conseil des gouverneurs mais, à la demande de la France notamment, une procédure d'urgence a été introduite afin de passer à une majorité qualifiée de 85 % en cas de menace pour la viabilité économique et financière de la zone euro. Toutefois, il ne peut être fait usage que deux fois de cette procédure, son application étant ensuite suspendue jusqu'à ce que les ministres de l'économie et des finances de la zone euro décident à l'unanimité de la réactiver, le cas échéant en renforçant le seuil de vote applicable.

Le troisième point concerne les modalités de contribution *ex post* des banques européennes au remboursement du MES. Le secteur bancaire français, qui se caractérise par la présence d'établissements de grande taille et qui est le premier contributeur au FRU, considère que cette faculté ne doit être mobilisée que dans le cas où il est établi que la banque mise en résolution ne peut rembourser le soutien en liquidités obtenu. Il conviendra donc d'utiliser toute la souplesse prévue par l'accord pour ajuster précisément les contributions *ex post* requises de la part des banques.

Chers collègues, 2022 sera un grand moment pour l'approfondissement de l'union bancaire, défendue par le Président de la République, notamment depuis le discours de la Sorbonne de septembre 2017. Espérons que l'Union européenne saura profiter de cet élan pour continuer à faire progresser l'Union économique et monétaire et parachever le cadre de gestion de crise sur des bases solides et solidaires.

La commission des affaires étrangères propose d'adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur les bancs des commissions.*)

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE

**M. le président.** J'ai reçu de M. André Chassaigne et des membres du groupe de la Gauche démocrate et républicaine une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 5, du règlement.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Depuis la crise des dettes souveraines en Europe, la seule évocation du Mécanisme européen de stabilité convoque tout l'imaginaire d'une Union européenne technocratique, ultralibérale, n'hésitant pas à user de la violence à l'égard des peuples européens.



Le Mécanisme européen de stabilité, c'est le souvenir d'une brutalité contre les peuples et d'une souplesse sans pareille envers le système financier. Du côté des peuples, la rigueur budgétaire et salariale; du côté des banques, des prêts illimités et une absolue liberté.

Il est temps de se poser des questions sur la durabilité d'un système qui fait des citoyens les assureurs en dernier ressort de ce capitalisme fou.

Le Mécanisme européen de stabilité est une institution financière qui peut lever des fonds sur les marchés financiers jusqu'à 700 milliards d'euros afin d'aider des États en difficulté – sous conditions! – et de participer à des sauvetages de banques privées.

Créé en plusieurs étapes au plus fort de la crise financière européenne et de la crise des dettes souveraines entre 2008 et 2011, il constituait au départ un fonds d'urgence visant à racheter des dettes et emprunter de l'argent sur les marchés financiers.

Dans la précipitation, un oubli majeur, peut-être volontaire, est intervenu : cette organisation n'a pas été créée en tant qu'institution financière de l'Union européenne et n'est pas régie par le droit de l'Union européenne. Le Mécanisme européen de stabilité est totalement indépendant et n'a aucun lien de subordination avec le Parlement européen ou toute autre institution de l'Union européenne comme la Cour des comptes européenne ou la Cour de justice de l'Union européenne.

Depuis sa naissance, cette institution est marquée du sceau de l'ultralibéralisme : elle est biberonnée à la prétendue indépendance de l'économie par rapport au politique ; elle dispose d'une immunité juridique totale et même d'une immunité démocratique, si chère aux institutions européennes qui préfèrent se tenir aussi loin que possible des peuples.

Pendant la crise des dettes souveraines, le Mécanisme européen de stabilité a aidé cinq pays – la Grèce, l'Irlande, l'Espagne, le Portugal et Chypre – pour un total de 300 milliards d'euros ; la droite était au Gouvernement à cette époque et les députés qui en font partie auraient pu confirmer mes propos s'ils étaient présents ce matin. Certes, on peut se dire qu'avoir aidé ces pays a été une bonne idée et même une bonne chose. Mais pour quel coût social ? Le remède proposé par cette institution a été pire que le mal initial. La violence des cures d'austérité a déstabilisé profondément les États et les sociétés qui ont bénéficié d'aides du Mécanisme européen de stabilité.

La misère a explosé tandis que les pensions des retraités ont diminué, tout comme le salaire des fonctionnaires. Les aides sociales ont été rabaissées de manière indécente, et le chômage s'est aggravé. Pour preuve, la Grèce avait perdu, en 2017, 20 % de son PIB par rapport à 2008 et sa dette publique a augmenté jusqu'à atteindre 200 % du PIB aujourd'hui.

Les Grecs subissent un chômage de près de 20 % et un taux de TVA de 24 % ; le salaire moyen a chuté de 22 points, le niveau de vie moyen est désormais équivalent à celui de la Roumanie et un mouvement d'émigration qui a déjà vu partir 300 000 d'entre eux. Je ne compte même pas les suicides, ni les décès liés aux fermetures d'hôpitaux. Car, oui, les cures d'austérité ont des effets physiques et sociaux désastreux.

Les prêts du Mécanisme européen de stabilité ont asservi tout un peuple, à qui il fallait faire rendre gorge parce qu'il avait tenté de s'émanciper des critères sacrés de Maastricht.

Comment imaginer relancer un pays avec cette recette ? Cela n'a aucun sens. Pourtant, les obsessions budgétaires et austéritaires sont encore légion dans les programmes politiques.

Après avoir constaté cette violence envers les Grecs, puis envers les Espagnols et les Italiens, après avoir été trahis en 2005 par l'adoption du traité constitutionnel de l'Union européenne pourtant rejeté par référendum – je regarde toujours à ma droite parce qu'ils en sont un peu responsables –, les peuples sont extrêmement méfiants envers les institutions européennes. Car c'est bien de confiance qu'il est question : quel crédit accorder à ces institutions opaques ? C'est la raison profonde de cette motion de rejet. Comment construire en confiance un projet politique commun, si les États membres ne peuvent choisir ni leur politique budgétaire ni les leviers qui y sont associés ?

Dès 2012, lors des débats sur le Mécanisme européen de stabilité qui se sont tenus ici même, je disais la chose suivante : un fonds de stabilité « aurait pu constituer la première étape d'un processus de convergence visant à l'harmonisation des conditions fiscales et sociales de l'activité économique, et s'attaquer courageusement à la dictature de la finance. Vous avez au contraire décidé de faire de ce fonds l'instrument de promotion d'une gouvernance économique toujours plus autoritaire et intransigeante ».

Je disposais alors de dix minutes de temps de parole dans la discussion générale pour expliquer les choses en détail. Aujourd'hui, comme nous n'en avons plus que cinq, je suis obligé d'avoir recours à une motion de rejet préalable pour faire entendre les arguments des députés communistes.

En 2012, c'est un despotisme technocratique que les députés communistes redoutaient, ce même despotisme qui allait frapper la Grèce trois ans plus tard, à l'été 2015. La réforme du Mécanisme européen de stabilité dont nous parlons aujourd'hui est directement reliée à cette histoire, car juste après la crise de la dette grecque, les autorités européennes ont souhaité améliorer cette institution. Il s'agissait d'en faire un fonds monétaire européen en renforçant ses attributions économiques, en l'intégrant dans le cadre du droit communautaire et en lui appliquant les critères de contrôle des institutions européennes.

Face à une très forte opposition au sein de certains États membres de l'Union européenne, cette ambition a été très largement revue à la baisse : les modifications de la gouvernance et le renforcement des missions du Mécanisme européen de stabilité sont superficiels.

Le texte que nous examinons est le résultat d'une absence complète d'ambition politique. C'est pourquoi les députés communistes vous proposent de vous opposer à cette réforme. Nous avons rejeté le Mécanisme européen de stabilité dès son instauration, et nous rejetons aujourd'hui, en cohérence, ces changements cosmétiques.

Il n'y a aucun changement : il n'y a rien sur un rattachement juridique à l'Union européenne qui permettrait de mettre fin à la totale indépendance de cette institution, rien non plus sur son fonctionnement interne, rien sur le contrôle du Parlement européen, rien sur la fin des prêts conditionnés.

Cette prétendue réforme ne modifie en rien l'indépendance du Mécanisme européen de stabilité vis-à-vis de l'Union européenne. Elle ajoute simplement le Parlement européen dans la liste des institutions destinataires du rapport annuel du comité des commissaires aux comptes du Mécanisme européen de stabilité. Grande progression démocratique : de qui se moque-t-on ?

Son fonctionnement interne, qui ressemble à celui d'une multinationale, aurait dû faire l'objet de profonds changements. Les députés communistes sont contre cette philosophie du multilatéralisme qui donne des droits en fonction de la part de capital investi dans l'institution. Le Mécanisme européen de stabilité est doté d'actionnaires et les droits de vote des États membres correspondent à leurs parts dans le capital de cette institution. Ainsi, l'Allemagne dispose de 27 % des parts et donc des voix ; la France environ 20 % ; et l'Italie 18 %. À eux trois, ces pays ont la majorité absolue et peuvent donc tout bloquer comme bon leur semble. L'Allemagne, prépondérante, est incontournable lorsqu'il s'agit de prendre des décisions concernant le Mécanisme européen de stabilité. Avec les règles de majorité, rien ne peut se faire sans elle.

J'espère que chacun d'entre vous se rend compte que l'Union européenne ne peut pas fonctionner en étant à ce point coupée de ses peuples.

Pire, cette réforme renforce le rôle du directeur général du MES, technocrate inconnu mais surpuissant comme il y en a trop en Europe d'ailleurs ! Ses pouvoirs vont s'accroître. Il disposera d'un rôle d'évaluation et de suivi de la situation économique et financière des États de la zone euro. Comment accepter que le pouvoir d'une institution non démocratique soit ainsi conforté ?

Contre cette grossière manœuvre, dès 2011, au moment où était discuté le pacte de stabilité, le groupe communiste et le groupe parlementaire *Die Linke* au Bundestag avaient fait une proposition commune de résolution européenne « relative à la mise en place d'un fonds européen de développement social, solidaire et écologique ». Notre groupe avait mis à profit sa niche pour que ce texte soit discuté le même jour dans les deux assemblées.

Contre l'Europe technocratique, dès 2011, nous avons montré l'importance d'un fonds européen destiné à financer des projets publics de création et de sécurisation des emplois, de développement de la formation et de la recherche et de protection de l'environnement. Par ailleurs, nous avons mis l'accent sur la prise de participation majoritaire des États membres au capital des banques européennes afin de réorienter l'activité de ces établissements vers le financement de l'économie et de l'écologie.

L'idée d'une prise de participation majoritaire des États au capital des banques résonne avec cette réforme du Mécanisme européen de stabilité, puisqu'il est question ici de créer un fonds de soutien public au fonds de soutien privé. Au bout du bout, ce sont donc les citoyens européens qui mettront la main à la poche en cas de crise financière et bancaire. Raison de plus pour que, dès maintenant, les États prennent des parts dans ces banques.

**M. Sébastien Jumel.** Il a raison !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Ce fonds privé, le Fonds de résolution unique, est totalement sous-financé par les banques, tout le monde est d'accord sur ce point. Par cette réforme, vous faites la démonstration de l'utilité de l'idée communiste d'une nationalisation des banques, puisque vous proposez la création d'un fonds public d'urgence pour renflouer un fonds abondé par le privé.

**M. Sébastien Jumel.** Il a raison !

**M. Jean-Paul Lecoq.** C'est votre manière de nationaliser sans le dire.

**M. Sébastien Jumel.** Ce sont des communistes qui s'ignorent !

**M. Jean-Paul Lecoq.** Mieux vaudrait maîtriser les décisions bancaires, d'où l'importance de la nationalisation.

Écoutez donc ceci : « Nous n'acceptons pas ce fédéralisme caporalisé qui, sous couvert de rigueur budgétaire, prive progressivement les peuples de leur contrôle souverain et organise la mainmise de la finance sur les gouvernements d'Europe. » Je le regrette, mais ces mots prononcés il y a dix ans à cette même tribune par notre collègue Jean-Pierre Brard sont toujours d'actualité.

En cohérence avec notre opposition au projet du pacte de stabilité, puis au Mécanisme européen de stabilité, et en opposition totale avec le projet politique d'une Union au service exclusif des marchés financiers, les députés communistes s'opposent fermement à cette réforme et vous proposent de rejeter ce texte, afin d'obliger nos États à corriger les choses. En adoptant cette motion de rejet préalable, vous feriez œuvre utile. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

**M. le président.** Je vous laisse profiter des applaudissements nourris de M. Jumel... (*Sourires.*)

**M. Sébastien Jumel.** Cela tranche avec le silence de la majorité !

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires étrangères.

**M. Jean-Louis Bourlanges,** *président de la commission des affaires étrangères.* Après l'intervention de notre excellent collègue, je voudrais préciser ce qui m'a semblé être au sein de la commission des affaires étrangères l'état d'esprit de ceux qui ont, en majorité, approuvé la ratification de l'accord. M. Lecoq s'est appuyé sur une double argumentation, affirmant d'une part que ce projet était pervers, d'autre part qu'il était trop timide. Je pense que la grande majorité de la commission ne le rejoindrait pas pour dénoncer le caractère pervers d'un mécanisme qui renforce la protection des États et des contribuables, tout en accroissant la responsabilité du système bancaire.

Pour ce qui est de la timidité du projet, force est de reconnaître que tous ceux qui s'emploient depuis des années à bâtir l'Union européenne sont frustrés en permanence, parce qu'on n'en fait jamais assez. Ce mécanisme est parfait, bien sûr, mais nous souhaiterions qu'il soit plus ambitieux, plus complet, qu'il offre plus de garanties. C'est ainsi que se fait la construction de l'Union européenne : peut-être nos verres ne sont-ils jamais pleins, mais nous buvons une succession de verres à moitié pleins.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Vous allez surtout finir par boire la tasse ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Louis Bourlanges,** *président de la commission des affaires étrangères.* C'est le cas du projet qui nous est soumis, qui constitue un énorme progrès.

Ce qui, je le crois, explique le vote de la commission, c'est qu'il vaut mieux voter ce Mécanisme avec les trois garanties qu'il apporte que de le rejeter. Comme l'a d'ailleurs dit M. Lecoq, s'il a déposé une motion de rejet, ce n'est pas pour que le texte soit rejeté, mais pour avoir la possibilité de

s'exprimer – et nous avons été heureux de l'entendre. (*Rires sur plusieurs bancs.* – *Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et LaREM.*)

(*La motion de rejet préalable, mise aux voix, n'est pas adoptée.*)

#### DISCUSSION GÉNÉRALE

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

**M. Sébastien Jumel.** Jean-Louis Bourlanges m'a rajeuni en remettant au goût du jour une formule de ma chère grand-mère, qui disait : « C'est moins pire que si c'était mieux. » (*Sourires sur les bancs des commissions.*) Ce faisant, il a défendu de façon bien peu enthousiaste la vision libérale de l'Europe – mais j'y reviendrai. En une phrase, Jean-Paul Lecoq a résumé la pensée du groupe de la Gauche démocrate et républicaine en évoquant un Mécanisme de stabilité d'une brutalité inouïe contre les peuples et d'une souplesse sans pareille envers le système financier. Le texte qui nous est soumis renforce encore cette logique, celle d'une institution non pas au service des peuples, du progrès et de la solidarité, mais au service du système financier et du système bancaire.

La plupart des nombreuses mesures prévues constituent des réformatives du mécanisme ; elles ont été présentées dans le cadre de la motion de rejet et je n'y reviens pas. La principale nouveauté du MES porte sur la mise en place d'un volet bancaire au service du mécanisme, avec un fonds de soutien aux banques doté de 68 milliards d'euros.

Au-delà de l'aspect quelque peu indécent de cette proposition dans la période actuelle, il faut revenir sur la genèse de la régulation bancaire européenne pour saisir toute l'ingéniosité de cette réforme. En 2008, à la suite de la crise des subprimes, les États renflouent la plupart des banques européennes à coups de milliards d'argent public pour éviter un effondrement du système bancaire. Un débat s'ouvre alors : le sauvetage du système bancaire, aussi nécessaire soit-il pour préserver l'épargne des citoyens, doit-il être effectué sur des deniers publics, alors même que la crise a été provoquée par l'appétit vorace de ceux qui font de l'argent en dormant ? Face à l'indignation des peuples, l'Union européenne crée alors le Fonds de résolution unique, abondé par les banques elles-mêmes pour parer un nouvel éventuel problème de solvabilité bancaire.

Pour le coup, il s'agissait d'une bonne idée, que nous avons saluée : les banques s'assuraient elles-mêmes des risques qu'elles prenaient. Le dispositif pouvait même les inciter à adopter une conduite plus responsable – quand on est son propre assureur, on a tendance à faire moins de bêtises. Le problème, c'est que le Fonds n'est doté que de 75 milliards d'euros, soit 1 % des dépôts couverts, et s'avère donc nettement insuffisant en cas de crise systémique. Plutôt que d'enjoindre aux banques d'augmenter leur contribution et ainsi d'accroître le FRU, l'Union européenne imagine un nouveau dispositif consistant, si le FRU est insuffisant, à faire financer le sauvetage des banques directement par le Mécanisme européen de stabilité, c'est-à-dire par les fonds publics – c'est-à-dire *in fine* par le contribuable, comme l'a dit Jean-Paul Lecoq. Pour faire simple, la présente réforme propose de créer un fonds public qui viendrait soutenir un fonds privé, qui avait lui-même été créé pour éviter à des fonds publics de devoir renflouer les banques... on dirait un sketch de Raymond Devos !

Quelle trouvaille ! On peut penser que, dans quelques années, vous nous inventerez le fonds privé qui viendra soutenir le fonds public, qui lui-même soutiendra le fonds privé... Enfin, ce n'est pas sûr, parce qu'avec vous, quand il faut assumer des pertes, c'est toujours le public qui doit s'en charger : on privatise les profits, mais on mutualise les pertes. Comme d'habitude, cette question est traitée à l'envers. La sauvegarde du système bancaire est un sujet essentiel, non parce qu'il constitue un moyen pour certains banquiers de s'enrichir fortement, mais bien parce qu'il implique l'épargne des Français et les moyens de paiement : il est donc du devoir de la puissance publique d'agir dans ce domaine. Pour autant, elle ne doit pas le faire à la façon d'un assureur venant assurer les pertes une fois celles-ci constatées, mais en intervenant en amont pour réguler, réglementer, contrôler, prévenir, accroître la solvabilité des banques.

Or, où en est-on de la régulation bancaire en Europe ? On a finalement très peu progressé depuis la crise de 2008. Les accords de Bâle III, déjà largement insuffisants puisqu'ils se cantonnaient à des mesures dites microprudentielles, c'est-à-dire axées sur le contrôle individuel des banques, semblent être au point mort. Toute mesure macroéconomique visant à contrôler le secteur bancaire d'une manière empirique, ou même à limiter la taille des banques, est déjà exclue. En complément, notre assemblée n'a rien trouvé de mieux que de voter, à l'initiative de la droite, absente aujourd'hui, et de la majorité, elle présente, une résolution appelant à une application minimale de cet accord pour préserver l'intérêt des banques et des lobbys, ce qui constitue pour nous une honte absolue.

Avec cette réforme, on en revient à la situation antérieure à 2008, c'est-à-dire au même niveau de régulation, avec la puissance publique comme assureur en dernier ressort. Vous nous répondez que la réforme est la concrétisation de l'union bancaire, mais cela ne change rien à l'affaire : on a simplement remplacé les deniers publics nationaux par des deniers publics européens. Dans ces conditions, vous comprendrez que nous votions contre ce texte, comme l'a très bien dit mon copain Jean-Paul Lecoq. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Le Peih.

**Mme Nicole Le Peih.** Rappelons-nous la crise financière de 2017, la crise des dettes souveraines de 2010. Les marchés mondiaux ont vacillé, et nos institutions avec. Que la crise a été longue ! La tempête dans laquelle nous nous sommes trouvés est apparue interminable. À l'échelle de l'Union européenne, elle a conduit à un déballeage de désaccords et elle a montré un manque criant de coordination entre nos États.

Une partie des États refusaient le principe d'une mutualisation partielle des dettes et conditionnaient toute aide à une lourde cure d'austérité. À l'image de la Grèce, de l'Espagne ou du Portugal, les États les plus endettés ont alors connu une crise économique sans précédent. Du fait de ces négociations, c'est même toute la zone euro qui s'est trouvée en danger, et c'est pourquoi l'Union européenne a finalement créé des dispositifs d'urgence.

En 2012, ces dispositifs ont fusionné pour donner naissance au Mécanisme européen de stabilité, une institution financière à part entière, régie pour le droit international. À l'époque, l'enjeu est clair : fournir une assistance financière aux États membres de la zone euro dont leur dette n'apparaît plus soutenable, afin de circonscrire la propagation de la crise.

Mes chers collègues, nous nous apprêtons à voter une réforme du Mécanisme européen de stabilité. Pourquoi cette réforme ? En juin 2018, la réunion franco-allemande de Meseberg a conclu au besoin d'approfondir le Mécanisme. Afin d'en préciser le fonctionnement, la déclaration finale prévoit d'améliorer les mécanismes d'évaluation, de renforcer l'efficacité des instruments de précaution, et enfin de créer un filet de sécurité. Le Mécanisme européen de stabilité est un outil de solidarité, qu'il convenait de compléter pour en garantir l'efficacité.

La France a largement été à l'initiative sur ce point et le fait que la réforme puisse être opérationnelle dès 2022 constitue objectivement un motif de satisfaction.

À l'occasion de l'examen de ce projet de loi de ratification, je souhaite rappeler l'intérêt des nouvelles protections. Face aux chocs externes, elles permettent de limiter les fragilités de notre dette souveraine et d'éviter les risques de voir se constituer des cercles vicieux entre les crises financières et les crises des dettes souveraines. Ainsi, en cas d'urgence, le Conseil de résolution unique pourra s'appuyer sur les fonds du MES – c'est le fameux filet de sécurité. Bien sûr, l'objectif est aussi d'éviter qu'en cas de grave crise financière entraînant la fragilisation d'une banque, le contribuable soit appelé au secours des banques.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il le sera pourtant !

**Mme Nicole Le Peih.** C'est un dispositif antisismique, qui permettra en cas de choc de contenir les effets et surtout de protéger les dépôts des citoyens.

**M. Jean-Paul Lecoq.** La solution serait de nationaliser les banques !

**Mme Nicole Le Peih.** Cette nouvelle version du MES nous permet de gagner en résilience. D'ailleurs, dans l'éventualité d'une renégociation de la dette, la réforme introduit une nouvelle règle de vote : à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, le vote se fera à la majorité simple et non plus à la majorité qualifiée.

**M. Jean-Paul Lecoq.** L'Allemagne, la France, l'Italie sont majoritaires !

**Mme Nicole Le Peih.** La renégociation sera globale, et non ligne par ligne, ce qui constitue une protection contre les créanciers vautours : on évitera ainsi qu'ils ne créent une minorité de blocage sur une ou plusieurs lignes de titres obligataires.

Pour ce qui concerne son financement, le Mécanisme européen de stabilité dispose d'une capacité de prêt de 500 milliards d'euros, sur la base d'un capital de 700 milliards d'euros. Plus précisément, il existe 80 milliards d'euros de capital libéré, c'est-à-dire effectivement versé par les États membres du MES, donc 620 milliards de capital callable. En outre, l'inclusion du filet de sécurité permettra de mobiliser ces fonds au profit du Conseil de résolution unique, à hauteur de 68 milliards d'euros.

Mais restons attentifs à l'évolution de nos finances publiques, car depuis plus de cinquante ans l'endettement de nos États s'est creusé et il est important de revenir progressivement vers davantage de prudence en matière de finances publiques. Finalement, le renforcement du cadre financier européen est à l'image d'une Europe en pleine transformation : plus de solidarité contre plus de partage d'information ; on s'offre des garanties, et en même temps on clarifie les critères d'accès. Cette réforme sécurise le cadre juridique et élargit la protection offerte.

Nous pouvons, je crois, être fiers du chemin parcouru et notre trajectoire traduit un renforcement de la solidarité européenne. Nous nous donnons les moyens d'agir et de protéger nos concitoyens. Avec cette réforme, le Mécanisme européen de stabilité s'intègre encore davantage dans le paysage européen. Nous consolidons notre union, et c'est une excellente nouvelle. (*Applaudissements sur les bancs des commissions.*)

**M. Jean-Paul Lecoq.** De timides applaudissements, madame Le Peih ! (*Sourires.*)

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

**M. Christophe Jerretie.** Mécanisme européen de stabilité, quel drôle de nom ! Pour expliquer l'association de ces trois mots, il faut un peu d'histoire. D'histoire déjà ancienne, tout d'abord : en 2009, alors que 2008 a bouleversé l'économie mondiale, les Européens peinent à convenir d'une gestion commune de la crise. Les États se replient sur eux-mêmes, prenant les mesures nécessaires à la stabilisation de leur économie, de leurs marchés, voire au sauvetage de leurs banques, sans souci de solidarité. De cette gestion unilatérale résultent des trajectoires d'endettement si différentes qu'il s'ensuit une nouvelle crise, celle des dettes souveraines, dont nous savons quelles ont été les conséquences non seulement pour les pays en cause mais aussi, contrairement à ce qui a été dit, pour leur population.

Afin d'éviter que les mêmes causes ne produisent les mêmes effets et surtout d'anticiper les crises à venir, les pays de la zone euro ont souhaité développer des dispositifs qui assurent à celle-ci une plus grande stabilité. De cette volonté naît en 2012 le MES, qui, sous la forme d'un traité intergouvernemental liant les dix-neuf États de la zone euro, permet de mobiliser des ressources au sein d'un fonds commun de créance. Depuis sa création, cet instrument s'est révélé fort utile pour éviter toute nouvelle défaillance de l'un des États concernés.

Un peu d'histoire récente, ensuite : en septembre 2017, dans son discours de la Sorbonne, le Président de la République,...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Gloire à toi, Emmanuel ! Hosanna !

**M. Christophe Jerretie.** ...notre parfait Président de la République, disais-je (*Sourires*), a réaffirmé l'ambition française d'approfondir l'Union économique et monétaire (UEM). Dans la foulée, la Commission européenne publiait un ensemble de mesures de refonte de l'UEM, décidant ainsi de réformer le MES. Enfin, les 27 janvier et 8 février 2021, les États de la zone euro ont signé un accord de modification du traité instaurant le MES. Vous l'avez tous dit : cela reste un compromis. Nous aurions préféré aller plus loin, mais ce compromis n'en constitue pas moins une évidence avancée.

Venons-en au présent, c'est-à-dire au contenu de l'accord. Comme cela a été évoqué, il prévoit essentiellement quatre évolutions : la création d'un filet de sécurité au Fonds de résolution unique ; la réforme des instruments d'assistance financière de précaution ; le renforcement des compétences et de l'indépendance du MES ; une nouvelle règle de vote dans les situations de restructuration de l'endettement d'un État. Je concentrerai mon propos sur la première.

Le principal apport de la révision du traité réside en effet dans le fait de doter le FRU d'un filet de sécurité, ce que l'on appelle dans le monde des banques un *backstop*. Celui-ci permettra de couper le lien entre système bancaire et finances publiques, objectif que les États cherchent à atteindre depuis la crise de la zone euro, au début des

années 2010. Concrètement, en cas de besoins supérieurs aux disponibilités du FRU, le MES pourra prêter au Conseil de résolution unique – l'autorité européenne chargée de la résolution des établissements de crédit, dont l'importance ne fait que croître depuis une dizaine d'années – jusqu'à 68 milliards d'euros,...

**M. Jean-Paul Lecoq.** C'est insuffisant !

**M. Christophe Jerretie.** ...ce qui représente un quasi-doublement des ressources disponibles en cas de nouvelle crise bancaire.

Quant au reste de l'accord, je ne m'y attarderai pas, préférant vous faire part de quelques considérations personnelles. Je le répète, si la révision du traité ne le rend pas pour autant parfait – un traité ne l'est jamais...

**M. Jean-Paul Lecoq.** Parfait pour les banques, en tout cas !

**M. Christophe Jerretie.** Elle constitue une avancée. Le MES garantit ainsi la stabilité économique d'États dont les fondamentaux sont solides et assouplit les conditions requises pour l'emploi des instruments de précaution.

Il convient de nous réjouir du chemin accompli au cours des dernières décennies par les membres de la zone euro. Aujourd'hui, il faut rassurer le système économique et financier. Or, même inabouties, les réformes bancaires menées depuis quelques années auront joué un rôle déterminant pour éviter qu'une grave crise économique s'ajoute à la crise sanitaire de 2020. L'Union économique et monétaire a prouvé son utilité : sans elle, nous n'en serions pas déjà à la relance !

Après avoir survolé le passé et le présent, tournons-nous vers l'avenir. En 2020, précisément, j'avais consacré un rapport d'information à la stabilité du système bancaire européen. Ce rapport, qui préconisait la création d'un filet de sécurité du FRU, concluait à la nécessité de parachever l'union bancaire. Deux composantes de celles-ci doivent être complétées : la réassurance de la garantie des dépôts, au sujet de laquelle j'espère d'autres négociations, et l'union des marchés de capitaux, car la stabilité des États – donc celle de l'Union européenne – dépend à la fois de l'économie et des finances, elles-mêmes étroitement liées.

Malgré tout, monsieur le ministre délégué, l'histoire se répétant, nous avons dû établir dans l'urgence un budget et des emprunts communs, à l'avenir nous irons sans doute plus loin et plus vite. En attendant, refondons et consolidons le Mécanisme européen de stabilité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Agir ens, ainsi que sur les bancs des commissions. – M. M'jid El Guerrab applaudit également.*)

**M. le président.** Je rappelle aux orateurs que leur temps de parole n'est pas indicatif : lorsqu'ils disposent de cinq minutes, ils doivent s'y tenir.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Il y a de la marge, monsieur le président, puisqu'il n'y a pas eu d'explications de vote sur la motion ! (*Sourires.*)

**M. Christophe Jerretie.** Oui, il m'aurait fallu une motion !

**M. Jean-Louis Bourlanges,** *président de la commission des affaires étrangères.* Dommage qu'il n'existe pas de motion d'approbation !

**M. le président.** La parole est à M. Alain David.

**M. Alain David.** En juin 2012, la crise du système bancaire ayant été suivie de celle des dettes souveraines, qui menaçait par contagion de faire imploser la zone euro, le Conseil

européen décida de mettre un terme à cet enchaînement en dotant l'Union européenne d'un mécanisme de surveillance bancaire, de modalités de résolution ordonnée des faillites bancaires et de filets de sécurité financiers.

Le Mécanisme européen de stabilité fut créé, par accord intergouvernemental, pour gérer les problèmes de refinancement des dettes des États membres de la zone euro en temps de crise. En écartant les risques de spéculation, en rassurant les investisseurs, il s'est révélé essentiel à la stabilité de la zone. Son aide financière demeurerait néanmoins soumise aux exigences draconiennes du pacte budgétaire européen ; fort heureusement, l'application de ce dernier a été suspendue dès le début de la crise sanitaire et des turbulences économiques et financières qui en résultaient, les principes sur lesquels il reposait ayant été jugés contre-productifs dans cette situation d'urgence, alors que certains pays se trouvaient déjà en difficulté.

L'Union européenne a donc su, à cette occasion, se donner les moyens de surmonter les risques de déstabilisation en écartant les règles budgétaires que l'on prétendait jusqu'alors indépassables. Le plan d'urgence de 750 milliards de la Banque centrale européenne (BCE) et le plan de relance européen sont venus s'ajouter aux prêts inconditionnels du MES, à un mécanisme commun de réassurance chômage, à la suspension du pacte de stabilité et de croissance, à celle des conditions d'octroi des aides d'État. Conciliant souplesse et solidarité, les États membres ont mobilisé toutes leurs capacités financières et placé l'investissement au cœur de leurs politiques économiques de gestion de la crise, puis de sortie de crise.

Afin de tenir compte de cette nouvelle donne, la révision du MES s'imposait. Le groupe Socialistes et apparentés prend bonne note des principales avancées contenues dans l'accord : faire du MES un dispositif de soutien financier, un filet de sécurité ; lui donner la possibilité d'octroyer, à titre préventif, une ligne de crédit de précaution aux États signataires ayant des fondamentaux économiques sains ; renforcer ses compétences et son indépendance par rapport à la Commission européenne ; faciliter la restructuration de l'endettement d'un État par l'introduction de clauses d'action collective.

Pour autant, ces progrès n'empêchent pas que des critiques puissent être formulées. Le recours au MES dans le cadre de programmes d'aide est la plupart du temps soumis à la négociation de protocoles d'accord prévoyant, en contrepartie de cette aide, des réformes structurelles. L'octroi de ligne de crédit de précaution fait l'objet d'un encadrement si strict qu'il pourrait empêcher la majorité des États concernés de bénéficier de ce dispositif. Enfin, aucune procédure de contrôle démocratique du MES, ni de contrôle parlementaire, qu'elle relève du Parlement européen ou des parlements nationaux, n'est prévue.

En conclusion, cet instrument demeure trop imparfait pour être efficace et donc souhaitable. Sa révision n'a pas permis d'engager une véritable réforme. Par conséquent, les membres du groupe Socialistes et apparentés s'abstiendront lors du vote de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

**M. Jean-Paul Lecoq.** C'est déjà ça !

**M. le président.** La parole est à M. M'jid El Guerrab.

**M. M'jid El Guerrab.** Une Europe plus forte, ce sont des Européens plus forts. Le MES est à ce titre un exemple important de ce que nous pouvons mieux réussir. C'était il y a plus d'une décennie : dans la zone euro, la crise financière

de 2008 s'était progressivement transformée en une crise des dettes souveraines. L'Union européenne se découvrait à la merci des marchés financiers, divisée, incapable de réagir.

Dans la précipitation, à partir de juin 2010, puis de façon plus systématique à partir d'octobre 2012, ensemble, nous avons créé un outil puissant afin de préserver la stabilité de nos banques et de garantir la viabilité de nos systèmes financiers. Le MES agit en prêtant des fonds à un État membre pour l'aider à recapitaliser un établissement de crédit : par exemple, entre 2012 et 2013, 100 milliards ont été mis à la disposition de l'Espagne, qui a ainsi sauvé ses banques, preuve de l'efficacité du dispositif.

**M. Jean-Paul Lecoq.** À quel prix !

**M. M'jid El Guerrab.** Depuis sa création, il est venu en aide à cinq pays – Grèce, Irlande, Espagne, Portugal, Chypre – pour un total de près de 300 milliards, avec des remboursements étalés jusqu'en 2070. La moitié de la dette grecque est à ce jour détenue par le MES et par son prédécesseur, le Fonds européen de stabilité financière.

Néanmoins, ce processus avait un défaut : il ne permettait pas de rompre le lien entre les finances publiques et les banques, c'est-à-dire d'exclure que les citoyens soient mis à contribution pour préserver le système bancaire – c'est le problème soulevé par M. Lecoq. En opérant cette dissociation, l'accord atteint l'objectif fixé depuis la crise de la zone euro, réduisant le risque d'un cercle vicieux entre crise financière et crise de la dette souveraine.

Plus largement, cette révision du traité renforce la résilience de la zone euro et le cadre de gestion des crises. En l'approuvant, nous améliorerons l'efficacité des instruments de précaution destinés aux États de la zone, nous créerons un filet de sécurité au Fonds de résolution unique, nous accroîtrons l'indépendance du Mécanisme européen de stabilité, et nous souscrirons à une règle de vote plus juste, plus équilibrée, dans les cas de restructuration d'une dette.

Le groupe Agir ensemble tient à saluer le rôle de la France, moteur de la coopération européenne. Dès juin 2018, dans le cadre de la déclaration de Meseberg, conjointe avec l'Allemagne, elle posait les jalons de l'accord dont nous examinons le projet de loi de ratification. Il nous appartient également de sortir de l'orthodoxie budgétaire et de la feue sacro-sainte règle des 3 % de déficit public, fondée sur un curieux principe non écrit – « un débat d'un autre siècle », déclarait en 2019 le Président de la République à *The Economist*. Nous avons besoin d'investir davantage, notamment en faveur de nos partenaires africains, comme en témoigne la récente stratégie *Global Gateway*,...

**M. Jean-Paul Lecoq.** *Global Gateway, what is it?*

**M. M'jid El Guerrab.** ...réponse européenne aux Nouvelles Routes de la soie chinoise. L'Union européenne ne peut plus se contenter d'être un spectateur privilégié des matchs que se livrent la Chine, les États-Unis, la Russie, particulièrement en Afrique. La fin d'une orthodoxie qui entravait notre action nous permettra d'entrer dans l'arène.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Si vous aviez écouté les communistes !

**M. M'jid El Guerrab.** Dans trois semaines débutera la présidence française du Conseil de l'Union européenne, axée sur trois notions ambitieuses : « relance, puissance, appartenance ». Moins de deux ans après le début en Europe de la crise du covid, dont les conséquences n'ont pas fini de se faire sentir, il nous appartient de former des consensus entre États afin de poursuivre la restructuration de l'économie européenne. Dès lors, malgré la nécessité, à terme, d'un

contrôle du Parlement européen dont il a été signalé à juste titre qu'il faisait défaut, le groupe Agir ensemble ne peut que soutenir le projet de loi, son adoption étant d'autant plus nécessaire que l'accord, pour entrer en vigueur, doit avoir été ratifié par chaque État membre du MES. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem ainsi que sur le banc des commissions.*)

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

**M. Christophe Naegelen.** Nous fêterons le 1<sup>er</sup> janvier prochain les vingt ans de l'arrivée de l'euro dans nos vies. Longtemps décriée, souvent moquée, la monnaie unique aura réussi à s'imposer sur la scène internationale en prouvant qu'elle était fiable, robuste et avantageuse sur le plan économique. Alors que les chocs pétroliers des années soixante-dix auront instauré trente ans d'inflation et de compétition entre monnaies européennes, l'arrivée de l'euro a permis à nos concitoyens de connaître une stabilité qui se veut rassurante – stabilité à laquelle tout le monde semble tellement habitué aujourd'hui que l'on s'affole désormais d'une augmentation des prix de quelques pourcents, qui était pourtant monnaie courante il n'y a pas si longtemps.

**M. Jean-Paul Lecoq.** À l'époque, les salaires augmentaient aussi !

**M. Christophe Naegelen.** Néanmoins, même si l'euro est une avancée économique, force est de constater que notre union monétaire est incomplète. Sans entrer dans le détail des différentes théories économiques, l'absence d'une politique fiscale commune et d'un budget européen commun suffisamment ambitieux pénalise notre économie. L'idée d'un rapprochement progressif des politiques fiscales et sociales des différents États européens a fait l'objet d'un certain nombre de propositions de la part du groupe UDI et indépendants et plusieurs députés ont participé à des missions sur ces sujets. Le rapprochement ne doit pas s'opérer en nivelant par le bas mais, au contraire, en retenant ce qui se fait de mieux dans les différents pays européens. J'espère que ces questions seront l'une des priorités de la présidence française du Conseil de l'Union européenne.

Le Mécanisme européen de stabilité que nous révisons aujourd'hui n'est finalement qu'un terrible aveu d'échec : il souligne l'incapacité européenne à mener à bien la construction de l'euro et à franchir le pas d'une véritable intégration économique.

Malgré tout, la modification de ce Mécanisme est plutôt une bonne nouvelle, s'agissant notamment du volet bancaire. Alors que de nombreux États européens ont payé le prix fort pour sauver leurs banques lors de la crise de 2008, une plus grande solidarité continentale à cette époque nous aurait évité quelques soucis. Je crois d'ailleurs que l'on entend trop peu le terme « solidarité » lorsqu'il est question de politique européenne. Loin de moi la volonté de faire de l'angélisme, mais il serait temps d'expliquer à nos concitoyens français et européens que nous sommes tous dans le même bateau et que, si nous voulons que notre voix soit forte et entendue de nos amis – et néanmoins concurrents – américains ou chinois, notamment, nous devons parler ensemble. Il faut d'ailleurs se rendre compte que ni l'Allemagne ni les autres pays dits frugaux n'ont changé d'avis ou souhaité faire de cadeaux lorsqu'ils ont accepté, en juillet 2020, le principe d'un endettement commun pour lutter contre la crise sanitaire. Une capacité d'emprunt différenciée de chaque pays pour relancer son économie aurait finalement eu davantage de conséquences négatives et aurait surtout causé des tensions politiques majeures.

La crise financière qui a accompagné l'épidémie pose justement une question essentielle, s'agissant du Mécanisme européen de stabilité. En avril 2020, au plus dur de la crise, l'Italie a refusé d'utiliser les lignes de crédit qui étaient mises à sa disposition, par peur de l'aveu de faiblesse que cela aurait constitué vis-à-vis des marchés financiers, mais aussi par peur de l'utilisation politique néfaste qui aurait pu être faite de sa démarche. Cela témoigne malheureusement de la faiblesse du Mécanisme européen de stabilité, dont l'image a été profondément écornée lors de la crise de la dette grecque. Aussi, même s'il est adapté pour répondre à une légère crise économique au sein de la zone euro, cet instrument n'est-il pas fait pour répondre à une crise globale comme celle que nous avons connue. Il présente surtout le défaut de reposer sur un énième emprunt qui, quoiqu'économiquement intéressant, ne témoigne pas d'une solidarité aussi forte qu'un effort commun en cas de choc.

Même si je salue les améliorations apportées à ce traité, et même si mon groupe votera en faveur du projet de loi de ratification de l'accord, je conclurai en indiquant que l'Europe doit surtout se doter d'un budget de la zone euro. Un accord de principe a déjà été trouvé entre les chefs d'États à ce sujet mais, depuis la crise sanitaire, nous n'avons plus de nouvelles. Alors que l'instauration de ressources fiscales propres à l'Union européenne aurait permis d'abonder un tel budget, l'accord trouvé sur le plan de relance européen consacre ces ressources au remboursement de l'emprunt qu'elle a contracté. Il faut donc craindre que le projet de budget commun ne soit pas concrétisé, alors qu'il constituerait une suite plus que logique de l'union monétaire. Mais le ministre des finances allemand qui avait accepté l'accord de principe est aujourd'hui chancelier, et la France s'apprête quant à elle à prendre la présidence du Conseil de l'Union européenne. Le Gouvernement dispose donc d'une fenêtre de tir inespérée pour relancer le projet de budget ; j'espère qu'il saura l'utiliser. (*Applaudissements sur les bancs des commissions.*)

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

**Mme Frédérique Dumas.** La zone euro est-elle capable de solidarité ? Les dispositifs européens déployés face à la crise des dettes souveraines de 2010 avaient pour objet d'apporter une réponse à cette question. Les solutions apportées dans l'urgence ont toutefois montré leurs failles profondes. Près de dix ans après son lancement, le Mécanisme européen de stabilité avait donc grand besoin d'être revisité en profondeur. Malheureusement, l'Europe a nourri un grand projet ambitieux pour finir par ne retenir qu'un accord limité et, disons-le, décevant. Comme cela a été rappelé en commission, la création d'un Mécanisme européen de solidarité visait avant tout à apporter un soutien à certains États membres qui avaient besoin de liquidités face à la crise et ne pouvaient plus accéder aux marchés. La révision de l'accord devait nous permettre de franchir une nouvelle étape pour instaurer une véritable solidarité européenne et aller vers un meilleur partage des risques. Cependant, l'ambition initiale d'un fonds monétaire européen a été écartée par le jeu des négociations. Il s'agit donc d'un échec politique ; la solidarité restera cantonnée aux seuls États de la zone euro, c'est-à-dire dix-neuf pays sur les vingt-six que compte l'Union.

Au-delà de ce constat, le groupe Libertés et territoires salue certaines avancées qui permettent de renforcer l'union bancaire. En ce sens, la création du filet de sécurité, ou *backstop*, permettra au MES de prêter jusqu'à 68 milliards d'euros au Conseil de résolution unique. Le MES évolue, passant d'un système de responsabilité directe des États à un système de responsabilité directe des banques. Notre groupe

salue ce transfert de la charge du contribuable au secteur bancaire. Ce mécanisme acte la séparation nette entre dette souveraine et bilans bancaires.

Notre groupe tient également à souligner la réforme des instruments d'assistance financière de précaution auxquels le MES peut recourir pour accompagner les États membres. Je rappelle que le dispositif antérieur était conditionné à la signature d'un accord obligeant l'État en difficulté à mener des réformes structurelles à pas forcés. Ces conditions étaient particulièrement injustes pour les États, comme la Grèce, qui se retrouvaient contraints d'accepter les réformes qui leur étaient imposées sans qu'ils y soient associés. Il était nécessaire de mettre fin à ce régime.

Le nouvel outil mis en place est assoupli – cela a été rappelé – puisqu'il prévoit simplement une lettre d'intention, mais il reste accompagné de conditions. Cela est légitime en soi mais, comme toujours, l'essentiel est dans les détails : l'État demandeur devra attester d'une situation macroéconomique et financière saine, ce qui renvoie aux critères du pacte de stabilité et de croissance. Ce renvoi est plus que surprenant sachant que ces critères, forgés dans les années quatre-vingt-dix, sont jugés obsolètes ; on continue donc avec le « en même temps ». Bruno Le Maire, ministre de l'économie, des finances et de la relance, a lui-même dénoncé en commission des finances le fait que le critère d'un plafond de 60 % de PIB pour la dette publique était dépassé. Il est regrettable de révoquer le MES en se fondant sur des critères obsolètes qui ont théoriquement vocation à évoluer, comme l'a rappelé Jean-Paul Lecoq. Notre groupe ne peut qu'espérer que la présidence française de l'Union européenne conduira à leur actualisation et qu'elle fera de celle-ci une priorité.

Par ailleurs, alors que le Gouvernement a conclu conjointement deux accords – l'un sur le MES, le second modifiant le Fonds de résolution unique –, notre Assemblée n'en examine qu'un seul. Nous prenons acte des dispositions de l'article 53 de la Constitution qui, certes, n'imposent la ratification de tels accords par le Parlement que sous certaines conditions. Cependant, ces deux accords devraient être considérés comme indissociables. L'accord relatif au FRU doit en effet permettre le remboursement de l'utilisation du filet de sécurité apporté par le MES ; en outre, l'accord initial avait bel et bien été soumis au Parlement en 2015. Le choix de l'exécutif de ne nous soumettre qu'un seul accord est donc incompréhensible. Nous sommes obligés de nous prononcer en n'ayant qu'une vision partielle du sujet. Cela constitue finalement un nouveau dessaisissement du Parlement – une pratique devenue habituelle sous ce quinquennat.

Enfin, nous sommes quelque peu surpris par la date de mise en œuvre du filet de sécurité, le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Cela nous laisse à peine plus de vingt jours – ce qui explique l'examen expéditif du texte en fin d'année. Le Sénat révèle que six États seulement ont déjà déposé un texte de ratification. Certains n'ont toujours entamé aucune démarche, l'Italie et le Portugal notamment. Par ailleurs, la Cour constitutionnelle allemande doit encore donner son feu vert pour permettre à l'Allemagne de s'engager : autant de freins juridiques qui laissent à penser que le processus ne pourra aboutir en si peu de temps. Il serait regrettable de commencer la présidence française de l'Union sur une fausse note et un retard.

Si notre groupe prend acte des avancées contenues dans l'accord, les réserves évoquées ne peuvent que nous conduire à nous abstenir.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel.

**M. Éric Coquerel.** En nous demandant d'autoriser la ratification de l'accord signé début 2021 par la France et les dix-huit autres États membres de la zone euro, modifiant le traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, on nous demande en réalité rien de moins que de nous soumettre de nouveau à l'ordolibéralisme, c'est-à-dire aux règles de concurrence libre et non faussée, après la parenthèse qu'a constituée le programme d'achats d'urgence face à la pandémie (*Pandemic Emergency Purchase Programme*, PEPP) qui prévoyait des rachats de dette publique par la Banque centrale européenne.

Rappelons que dès l'entrée en vigueur du MES en 2012, Jean-Luc Mélenchon avait envoyé une lettre aux parlementaires de gauche, alors majoritaires, pour leur demander de voter contre le traité qui l'instituait. Il considérait en effet – et nous continuons de le faire – que le MES n'était pas un mécanisme de solidarité : dès 2012, toute assistance financière a été conditionnée à la signature du Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance (TSCG) au sein de l'Union économique et monétaire, donc à des plans de rigueur mis en œuvre par la Commission, la BCE et, la plupart du temps, le Fonds monétaire international (FMI) – la troïka. Il notait la réticence des pays à qui on le proposait à demander une aide, laquelle était synonyme de saignées. Les États qui ont accepté le recours à cette assistance l'ont fait sous pression de la troïka et des agences de notation : mon collègue Lecoq a rappelé l'exemple de la Grèce. Enfin, Jean-Luc Mélenchon dénonçait une institution opaque, les archives et documents du MES étant exempts de toute perquisition, réquisition, confiscation ou saisie par une action de l'exécutif, qu'elle soit judiciaire, administrative ou législative, et tous les employés, rappelons-le, étant contraints au secret professionnel, y compris après avoir quitté leurs fonctions.

Quel en est le bilan ? Le Mécanisme européen de stabilité est venu à l'aide de cinq pays – la Grèce, l'Irlande, l'Espagne, le Portugal et Chypre –, mais cela a occasionné la plupart du temps des catastrophes, à savoir le dépeçage et la vente à l'encan du patrimoine national. Pendant la pandémie, le MES a ouvert une ligne de crédit de 240 milliards d'euros, assortie d'une double condition : la somme doit être dépensée dans les services de santé, et les pays bénéficiaires doivent se soumettre au contrôle budgétaire de la Commission européenne pour tout ce qui ne relève pas de la santé. Résultat : l'Italie, premier pays en difficulté, a préféré ne pas y recourir – c'est dire si les conditions lui semblaient intéressantes !

L'accord modifiant le traité instituant le MES vise, en réalité, à assouplir les conditions du recours à ce mécanisme pour les États disposant de fondamentaux économiques considérés comme solides. Ces modifications ne touchent pas à l'essentiel : elles participent plus globalement du maintien de l'ordolibéralisme européen, alors que la situation actuelle, marquée par la pandémie, appelle une réforme profonde du TSCG, et par conséquent une rupture avec les traités en vigueur.

Si les économies de la zone euro ne se sont pas effondrées durant la pandémie, ce n'est pas grâce au Mécanisme européen de stabilité, mais notamment grâce au rachat, par la Banque centrale européenne, de la totalité des dettes publiques émises lors de la crise – cela avait pourtant été interdit après la crise des subprimes, décisions dont nous connaissons les conséquences. Il y a été procédé dans le cadre du programme d'achats d'urgence face à la

pandémie, doté de 1 850 milliards d'euros, qui change totalement la donne : désormais, ce sont les banques centrales qui possèdent la dette.

Que nous dit-on à présent – comprenez : que dit la BCE, cette banque qui, malheureusement, est indépendante des pouvoirs politiques ? Elle laisse entendre que le programme prendra fin en mars 2022. Nous considérons au contraire qu'il faut donner un caractère structurel à ces mesures exceptionnelles qui ont permis de faire face à la crise, sans quoi de nombreux pays se trouveront en difficulté une fois la crise passée, et le cercle infernal des plans d'austérité se remettra en marche. Sans une réforme profonde du TSCG – lequel impose toujours un plafond de 3 % de déficit annuel et de 60 % de dette publique par rapport au PIB –, l'austérité reviendra mécaniquement. Vous la préparez d'ailleurs, puisque vous annoncez d'ici à 2027, dans le cadre d'une loi pluriannuelle, une baisse des dépenses publiques – plus précisément, une hausse de 0,7 % qui, compte tenu de l'augmentation du niveau de vie de la population, constituera une baisse historique pour la V<sup>e</sup> République.

Une telle réforme du TSCG devrait être au cœur de la présidence française de l'Union européenne. En 2019, Emmanuel Macron avait affirmé que la règle des 3 % de déficit annuel n'avait aucun sens. Il avait également prôné des *eurobonds* : ce projet, officiellement soutenu par la France, reposait sur une mutualisation des dettes sans condition ; on a préféré des *recovery bonds*, qui s'inscrivent totalement dans le TSCG. La présidence française devrait être l'occasion de remettre en cause les règles de soumission au TSCG ; malheureusement, ce n'est pas ce qu'Emmanuel Macron s'appête à faire : ce sera à mettre au débit du futur candidat Emmanuel Macron.

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

**M. Bruno Bilde.** Depuis 1992 et le traité de Maastricht, tous les textes et accords européens qui se sont succédé n'ont été que des mécanismes d'instabilité pour nos souverainetés. Ils n'ont eu qu'une seule vocation et un seul objectif : accélérer le fédéralisme, et par conséquent, précipiter l'affaiblissement des nations.

Le 1<sup>er</sup> janvier, la France prendra la présidence de l'Union européenne – pour être tout à fait exact, Emmanuel Macron prendra les rênes virtuelles de la structure supranationale qui dicte ses lois à notre honorable, mais désormais secondaire, Assemblée nationale. Il ne fait aucun doute que cette présidence de l'Union européenne tombe à pic pour le candidat sortant, déjà en campagne, mais pas encore déclaré. Jupiter se prend à rêver du leadership de l'Olympe européen, profitant de la retraite de son ex-gouvernante allemande, Angela Merkel !

Depuis qu'il occupe son bureau à l'Élysée, Emmanuel Macron est le porte-parole zélé de la technocratie bruxelloise, le serviteur d'une mondialisation malheureuse pour les peuples, mais juteuse pour les élites déracinées. Pour lui, la France est finie, dépassée, ringarde, rabougrie, tout juste bonne pour la casse, prête à être fondue dans le magma européen. Il y a trois jours, à l'occasion des vingt-cinq ans de l'Institut Jacques Delors, le président Macron a exprimé sa véritable pensée et ses vœux pour l'Europe : il faut faire émerger un peuple européen. Tout un programme, qui se résume en un seul mot, la dissolution : dissoudre le peuple français pour en créer un autre avec des vagues migratoires et un gouvernement unique de substitution ; déboulonner notre histoire nationale pour imposer le mythe du « vivre-ensemble » technocratique ; déconstruire notre identité, nos traditions et nos racines, avec une communication inclusive,



selon les recommandations de la Commission européenne, qui entend bannir les références à Noël ; torpiller nos valeurs et nos principes, avec le financement par le Conseil de l'Europe d'une propagande islamiste qui ose associer le voile à la liberté des femmes. Nous le répétons encore et encore, la souveraineté européenne et la citoyenneté européenne sont des licornes et des dragons : elles n'existent pas.

Dans ce contexte, le Mécanisme européen de stabilité, qu'il est prévu de renforcer par le présent accord, n'est qu'un corset de plus pour les pays de la zone euro. Rappelons qu'à l'origine, ce mécanisme était chargé de voler au secours des États en difficulté financière, notamment en rachetant leur dette publique et en leur accordant des prêts, à condition de se plier au Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance au sein de l'Union économique et monétaire – c'est-à-dire la règle d'or imposée par l'Allemagne. Sous prétexte de bénéficier d'un pompier de service en cas de grave crise économique, il s'agit ni plus ni moins d'une perte de contrôle national supplémentaire – l'objectif était d'ailleurs confessé par la chancelière Merkel dès 2012, quand elle prévenait que cette union de stabilité préfigurerait une union politique.

Fondamentalement, et dans l'idée que je me fais de la démocratie, il est inconcevable que des traités aussi lourds de conséquences pour l'avenir de notre pays puissent être ratifiés ou modifiés sans l'aval du peuple souverain, c'est-à-dire sans la tenue d'un référendum. Le général de Gaulle disait : « la démocratie, c'est le gouvernement du peuple exerçant la souveraineté sans entrave ».

**M. le président.** La discussion générale est close.

**M. Jean-Paul Lecoq.** La droite a honte. C'est pour cela qu'elle n'a pas pris la parole !

#### VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE

**M. le président.** Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique est adopté, ainsi que l'ensemble du projet de loi.)*

2

#### APPROBATION D'ACCORDS INTERNATIONAUX

##### *Procédure d'examen simplifiée*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 103 du règlement, de deux projets de loi autorisant l'approbation d'accords internationaux (n<sup>os</sup> 4280, 4756 ; 4323, 4757).

Ces textes n'ayant fait l'objet d'aucun amendement, je vais mettre aux voix chacun d'entre eux, en application de l'article 106 du règlement.

#### ACCORD FRANCE-KENYA RELATIF À LA PROMOTION ET À L'ÉCHANGE DES COMPÉTENCES ET DE TALENTS

*(Le projet de loi est adopté.)*

#### ACCORD FRANCE-AGENCE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LES CHEMINS DE FER RELATIF AU SIÈGE DE CETTE AGENCE

*(Le projet de loi est adopté.)*

3

#### DIFFÉRENCIATION, DÉCENTRALISATION, DÉCONCENTRATION ET SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE LOCALE

##### *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 relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (n<sup>os</sup> 4406, 4721).

##### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**M. le président.** Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 278 portant article additionnel après l'article 56, examiné par priorité.

##### Après l'article 56 *(appelé par priorité - suite)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 278 n'est pas défendu.

La parole est à M. Raphaël Schellenberger, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1197.

**M. Raphaël Schellenberger.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Questel, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour donner l'avis de la commission.

**M. Bruno Questel,** *rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.* Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, pour donner l'avis du Gouvernement.

**Mme Jacqueline Gourault,** *ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.* Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1197 n'est pas adopté.)*

### Article 6

**M. le président.** L'amendement n° 2965 de M. le rapporteur est défendu.

*(L'amendement n° 2965, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger, pour soutenir l'amendement n° 895.

**M. Raphaël Schellenberger.** Il est défendu.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** L'article 6 ne s'applique qu'aux collectivités volontaires. De fait, si Mayotte ne veut pas se voir transférer la gestion des routes nationales, ce transfert n'aura pas lieu. Demande de retrait.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Mansour Kamardine est préoccupé par les relations entre l'État et Mayotte. Je comprends la crainte qu'il exprime dans son amendement : nous assistons en effet à de nombreux mouvements d'infrastructures, dont l'État se décharge pour les faire peser sur les collectivités. Il est important de s'assurer que l'État maintiendra son implication dans le territoire de Mayotte. Vos propos devraient rassurer notre collègue, mais je ne m'autorise pas à retirer son amendement, tant le groupe Les Républicains prête une attention forte aux outre-mer, particulièrement à Mayotte.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Je le répète : seules les collectivités volontaires entreront dans le dispositif prévu par l'article 6. Si Mayotte n'est pas volontaire, pour quelque raison que ce soit, le dispositif ne s'y appliquera pas. J'ajoute que nous sommes tous attentifs aux outre-mer – le Gouvernement et la majorité présidentielle, tout autant que le groupe Les Républicains.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je tiens aussi à rassurer M. Kamardine.

*(L'amendement n° 895 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger, pour soutenir l'amendement n° 625.

**M. Raphaël Schellenberger.** Rassurez-vous, il y a encore quelques représentants du groupe Les Républicains pour défendre les amendements importants ! *(Sourires.)* Mon amendement vise à assurer la primauté des collectivités ayant déjà une compétence sur le réseau routier, en cas de demandes concurrentes concernant le transfert d'une route, formulées d'une part par la région, d'autre part par un département, la métropole de Lyon ou une métropole.

Le département est la collectivité compétente en matière de gestion et d'entretien des routes. Il paraît logique qu'en cas de demandes concurrentes entre la région et les départements concernant le transfert d'une route nationale, la collectivité qui exerce déjà cette compétence prime.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Votre amendement vise à faire prévaloir la demande des départements ou des métropoles sur celle des régions. Je peux comprendre votre inquiétude, mais il nous semble que la situation doit être traitée au cas par cas – c'est d'ailleurs le sens de l'accord trouvé entre l'Assemblée des départements de France et Régions de France à ce sujet. En cas de désaccord, le représentant de l'État tranchera. Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Heureusement que Mayotte est un département insulaire ! Selon votre logique, certaines collectivités pourraient, d'une façon ou d'une autre, être contraintes d'accepter des transferts de routes.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Mais non !

**M. Raphaël Schellenberger.** Mais si ! Imaginez une région qui demande des transferts d'infrastructures ; l'État sera, de façon générale, favorable à une telle demande. Mais la capillarité du réseau est telle que certains départements, pour conserver une cohérence dans la gestion de leurs infrastructures et des itinéraires, ne pourront pas faire autrement que de solliciter ce transfert de routes. En effet, si l'équipement est déjà transféré, mieux vaut avoir une démarche cohérente sur l'ensemble du territoire. Les départements qui n'auraient pas sollicité un tel transfert devront le faire.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Non !

**M. Raphaël Schellenberger.** Bien sûr que si ! Le transfert à la région va mécaniquement rebattre les cartes dans certains territoires.

L'objet de cet amendement est d'aborder cette question. Il faut répondre au cas par cas, j'en conviens, mais il faut aussi conserver une logique de préservation des itinéraires et non pas seulement donner la primauté au préfet de région – car c'est bien lui qui tranchera et non le préfet de département. Les départements ne sont pas les moins compétents en matière de gestion de routes et de compréhension de ces enjeux.

Certes, les régions acquerront une nouvelle compétence, mais elles ne disposent pas encore des services et de l'expertise nécessaire. Restons prudents. Dans la mesure où des services de gestion des routes, de portage de projets, d'exploitation existent déjà dans les départements, laissons-les prendre la main lorsqu'il le faut.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Ces questions ont fait l'objet de réunions dans le bureau du Premier ministre, entre les présidents de l'Assemblée des départements de France (ADF) et de l'association Régions de France (ARF).

Comme vous le savez, en Alsace, une route a déjà été transférée aux collectivités territoriales : ce transfert a été opéré sans difficultés, avec des tronçons qui revenaient naturellement à la métropole et d'autres à la nouvelle collectivité européenne d'Alsace. Cela s'est fait dans la concertation et, en application de la loi, la compétence en matière routière relève des départements, qui disposent des équipements et

des hommes pour l'assumer. Nous ne remettons rien en cause et il est clairement hors de question de recréer ces services au niveau régional.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** L'exemple alsacien est intéressant. Certes, les routes ont été transférées à la collectivité européenne d'Alsace – ces quelques kilomètres de routes représentent d'ailleurs la seule compétence supplémentaire que cette collectivité ait récupérée.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre** et **M. Bruno Questel, rapporteur.** Jamais content !

**M. Raphaël Schellenberger.** Passons sur ce point. Ce transfert a été opéré de manière anticipée par rapport à notre discussion d'aujourd'hui. Imaginons qu'il intervienne après l'adoption du projet de loi 3DS et que la région Grand Est défende, d'un côté, l'idée selon laquelle sa logique de gestion du trafic s'articule autour de trois sillons – rhénan, lorrain et ardennais – et qu'elle souhaite conserver une vision d'ensemble sur chacun de ces sillons ; imaginons que, de l'autre côté, la collectivité européenne d'Alsace mette en avant une logique de cohérence du trafic sur un axe nord-sud, pointant la concurrence entre une route départementale et une route nationale qui sont parallèles, etc. Quel raisonnement primerait ? Nous n'en savons rien, dans la mesure où ces réflexions sont équivalentes en matière de planification : elles répondent à des logiques et à des objectifs certes différents, mais qui se valent. C'est pourquoi je considère que c'est l'échelon qui sait déjà gérer des routes et qui en a l'expertise qui doit prévaloir.

*(L'amendement n° 625 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement de précision n° 2966 rectifié de M. le rapporteur est défendu.

*(L'amendement n° 2966 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 3334 et 2967.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3334.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il concerne le sort des biens affectés aux routes transférées à plusieurs collectivités. Afin de combler un vide juridique, il prévoit qu'en cas d'absence d'accord entre les collectivités concernées, la propriété reviendra de plein droit à celle dont le linéaire de voies transférées est le plus important. Les autres collectivités concernées seront indemnisées à hauteur de la valeur vénale des biens, au prorata du linéaire des voies transférées.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2967.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Je le retire au profit de celui du Gouvernement, pour lequel j'émet un avis favorable.

*(L'amendement n° 2967 est retiré.)*

*(L'amendement n° 3334 est adopté.)*

*(L'article 6, amendé, est adopté.)*

## Article 6 bis

*(L'article 6 bis est adopté.)*

## Article 7

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 1213, 2171 et 2388, tendant à supprimer l'article.

La parole est à M. Hervé Saulignac, pour soutenir l'amendement n° 1213.

**M. Hervé Saulignac.** Il vise à supprimer l'article 7 pour des raisons qui ont largement été débattues en commission ; nos arguments reposent essentiellement sur la lisibilité des compétences des collectivités en matière de voiries routières. La situation est déjà complexe : nos concitoyens ont du mal à s'y retrouver entre les voiries qui relèvent de la commune, du département ou encore celles qui ont été concédées.

Les départements sont les mieux reconnus en matière d'exploitation de leur domaine routier. C'est pourquoi il nous semble nécessaire, au nom d'une exigence de clarté et de simplification, de supprimer cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis, pour soutenir l'amendement n° 2171.

**M. Ugo Bernalicis.** Pour les mêmes raisons que celles qui viennent d'être exposées, nous demandons la suppression de l'expérimentation prévue à l'article 7. J'attends de connaître l'argumentation de M. le rapporteur et de Mme la ministre, avant de reprendre éventuellement la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2388.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous proposons également la suppression de l'article 7 qui vise à permettre aux régions volontaires d'exercer à titre expérimental, pendant huit ans, la compétence d'aménagement et de gestion des routes nationales et autoroutes non concédées.

Cette mesure s'inscrit, certes, dans le prolongement des attributions nouvelles confiées aux régions en matière de mobilité et d'aménagement du territoire mais, comme pour l'article précédent, nous ne pouvons qu'être opposés à cette forme de désengagement de l'État qui nuit à l'unicité du réseau national et à l'égalité territoriale dans un contexte, vous l'avouerez, de dégradation du réseau routier national. Cette dégradation pose d'ailleurs question quant à la capacité de certaines régions à faire face et à assumer ces nouvelles compétences – à moins de les confier à des gestionnaires privés, ce que nous rejetons évidemment. Nous ne pouvons souscrire à de telles évolutions.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Avis défavorable. Cette mesure est cohérente. Certaines régions demandent d'ailleurs que cette responsabilité leur soit déléguée.

La rédaction des articles 6 et 7 a été améliorée en commission ; le Gouvernement a mis autour de la table les représentants des départements et des régions de France afin de trouver le dispositif adapté, qu'il vous est proposé d'adopter. L'objectif est d'assurer une bonne articulation entre la décentralisation aux départements et la mise à disposition de certaines voies aux régions.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je rappelle que dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER), il est fréquent que des régions financent des parties d'équipements routiers. Personne n'y trouve rien à redire.

**M. Ugo Bernalicis.** Ah si !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** La finalité de ce projet de loi est de parvenir à un meilleur état des routes sur l'ensemble du territoire, pour répondre aux attentes des Français.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je profite de l'évocation par Mme la ministre des contrats de plan État-région et de la contribution des régions au financement des infrastructures de l'État...

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Ah non !

**M. Raphaël Schellenberger.** Si, monsieur Questel ! Lorsque la région finance une route nationale dans le cadre d'un contrat de plan État-région, elle paie une infrastructure de l'État. C'est objectif, ce n'est pas discutable.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Évidemment !

**M. Raphaël Schellenberger.** Nous discuterons ultérieurement de la nécessité de permettre le mouvement inverse, lorsque les infrastructures auront été transférées aux régions : l'État finance aujourd'hui ses propres infrastructures grâce aux collectivités territoriales ; il devra s'engager, dans les futurs contrats de plan, à financer les infrastructures qui relèveront désormais de ces dernières. La logique est inversée et nous devons nous assurer que ces financements existeront bien.

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis.

**M. Ugo Bernalicis.** Il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire à l'échelle nationale. On voit bien votre logique systématique de décentralisation, qui consiste à décharger l'État : il se défait sur les collectivités qui, à chaque fois, se rendent compte qu'elles ne disposent pas des moyens pour réaliser les investissements nécessaires, notamment sur les portions d'autoroutes non concédées.

Nous débattons de la façon de confier des portions de routes ou d'autoroutes à des collectivités qui, de toute façon, n'ont déjà pas suffisamment de moyens – vous faites en sorte qu'elles n'en aient pas, en tout cas qu'elles ne s'endettent pas trop ni n'investissent, je vous renvoie aux contrats signés avec les collectivités et les régions notamment. Au lieu de cela, nous devrions discuter de la manière de rétablir des lignes de trains partout, de développer le fret ferroviaire dans le pays, voire de renationaliser les autoroutes afin d'en finir avec le financement d'actionnaires et avec la prédation économique sur une activité de réseau aujourd'hui indispensable aux Français pour se déplacer au quotidien, que ce soit pour se rendre au travail ou pour partir en vacances, puisque la date approche.

À un moment, il m'avait d'ailleurs semblé qu'il existait un poste de commissaire au plan ou quelque chose dans ce goût-là au sein du Gouvernement – nous avons fini par l'oublier...

**M. Hervé Saulignac.** Avis de recherche !

Votre logique ne correspond donc pas aux enjeux et aux besoins d'intérêt général. Comme cela a été rappelé précédemment, avec les contrats de plan État-région, l'État ne joue plus son rôle de stratège et de puissance publique planificatrice à l'échelle du pays, ce qui engendre des discordances ou des incohérences dans le schéma national d'organisation du territoire.

**M. Ugo Bernalicis.** On se demande ce qu'il est advenu de cette mission. Je le déplore parce que nous aurions besoin d'une activité de réseau et d'un grand débat national et démocratique sur ce que nous entendons développer en matière de maillage territorial, s'agissant à la fois des transports routiers et ferroviaires.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** En complément des arguments développés par Raphaël Schellenberger, je voudrais vous alerter, madame la ministre, sur le fait que des contrats de plan État-région sont en cours de rédaction, dans lesquels le volet routier n'apparaît plus comme c'était le cas dans le passé. Or de profondes attentes demeurent sur des tronçons qui restent à réaliser, notamment pour créer des liaisons entre des territoires profondément enclavés et qui ont besoin d'être raccordés.

Nous habitons dans deux régions différentes – Raphaël Schellenberger est en Alsace, moi en Lorraine. Il reste sur la route nationale 4, près de la commune de Blâmont, chère à Simone et Antoine Veil, un tronçon de 7,8 kilomètres fortement accidentogène et qui n'est toujours pas aménagé. La région – ce qu'a dit Raphaël Schellenberger sur ce point est intéressant – est prête à investir 30 % du montant des travaux, tandis que les départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle sont prêts à investir chacun 10 %. Les collectivités locales sont prêtes à payer la moitié des travaux : pour une route nationale, c'est considérable !

**M. Raphaël Schellenberger.** Bravo !

**M. Thibault Bazin.** Nous espérons que l'État sera au rendez-vous car cette route est très dangereuse – il y a encore eu des accidents mettant en cause des poids lourds, avec des chauffeurs morts dans leur cabine.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1213, 2171 et 2388 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 903 de M. Mansour Kamardine est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Défavorable pour les mêmes raisons que tout à l'heure.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 903 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement de précision n<sup>o</sup> 2968 rectifié de M. le rapporteur est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2968 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1896 de Mme Laurianne Rossi, accepté par la commission, est repris par le rapporteur.

Il fait l'objet d'un sous-amendement, n° 3451.

La parole est à M. le rapporteur pour les défendre.

**M. Bruno Questel**, *rapporteur*. Le sous-amendement n° 3451 est de précision. Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, je suis favorable à l'amendement de Mme Rossi, qui améliore l'information fournie aux collectivités.

*(Le sous-amendement n° 3451, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'amendement n° 1896, sous-amendé, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 2969 de M. le rapporteur est de précision.

*(L'amendement n° 2969, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président**. La parole est à M. Christophe Jerretie, pour soutenir l'amendement n° 650.

**M. Christophe Jerretie**. Il tend à coordonner certains éléments de l'exploitation dans une perspective de mutualisation. En effet, après le transfert aux départements des services des routes, le risque existe, dans le cadre de l'expérimentation, qu'un nouveau service soit créé par les régions sur les mêmes secteurs. L'amendement tend donc à intégrer, en l'écrivant dans la loi, un conventionnement complémentaire au dispositif que vous avez proposé au titre de l'expérimentation et destiné, précisément, à favoriser l'expérimentation d'une mutualisation éventuelle de services communs en matière d'exploitation, de maintenance et d'entretien des routes.

Il s'agit donc, je le répète, de coordonner et de mutualiser afin d'éviter que, comme cela s'est produit dans certaines communes et intercommunalités, deux services des routes soient chargés des mêmes secteurs et interviennent l'un après l'autre sur des routes qui se suivent et se ressemblent.

Je suis le seul signataire de cet amendement, que j'ai dû rédiger rapidement. Il me semblait en effet nécessaire de compléter ainsi la convention proposée pour l'expérimentation, qui serait ainsi mieux structurée.

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

**M. Bruno Questel**, *rapporteur*. Je ne peux malheureusement émettre un avis favorable à cet amendement : ce serait une injonction faite aux départements et aux régions de mutualiser, ce qui, comme vous le savez, n'est pas constitutionnel. J'en demande donc le retrait. À défaut, avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault**, *ministre*. Même avis, pour les mêmes raisons.

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

**M. Christophe Jerretie**. Si vous aviez proposé de rectifier l'amendement en écrivant « peuvent » au lieu de « doivent », j'aurais accepté le compromis. Je ne retire donc pas l'amendement car il faudra, je crois, y réfléchir en vue de la commission mixte paritaire.

**M. le président**. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger**. Même si cela ne représente que deux voix ce matin (*Sourires*), le groupe Les Républicains est favorable à l'amendement de M. Jerretie. Je voudrais expliciter la logique qui sous-tend cet amendement. Nous avons tous, en effet, combattu la loi NOTRE, ou loi portant nouvelle organisation territoriale de la République,...

**Mme Jacqueline Gourault**, *ministre*. Elle a été votée, quand même !

**M. Raphaël Schellenberger**. ...qui, au lieu d'une logique d'empilement, a placé les collectivités en silo, de telle sorte que celles-ci courent désormais chacune dans son couloir et ont parfois des difficultés pour discuter avec les collectivités voisines. Au moins courent-elles chacune dans sa ligne, et pas sur la ligne de la voisine ! Toujours est-il que cette logique de transfert des routes aux régions vient foutre le souk, car deux opérateurs routiers, deux exploitants opéreront sur un même territoire.

**Mme Jacqueline Gourault**, *ministre* et **M. Bruno Questel**, *rapporteur*. Ce n'est pas vrai !

**M. Raphaël Schellenberger**. Bien sûr que si ! Sur des axes différents, mais sur un même territoire.

L'exemple de ce qu'on est en train de construire en Alsace avec le transfert des routes nationales à la collectivité européenne d'Alsace, qui gèrerait déjà les routes, est intéressant, car cette formule permet d'avoir un exploitant unique et d'aller au bout de la logique de mutualisation en appliquant une même politique sur l'ensemble des routes qui parcourent un territoire, tout en assurant une meilleure compréhension de la gestion de ces infrastructures de la part des habitants.

En revanche, avec ce qui nous est proposé, lorsque l'itinéraire d'une route qui fait l'objet d'une stratégie d'entretien lui fera traverser une route qui fait l'objet d'une autre stratégie d'entretien, des opérations aussi bêtes que, par exemple, la fauche en bord de route, le renouvellement de la couche de roulement ou l'exploitation en traversée d'agglomération pourraient être traitées de manière très différente.

Prenons un exemple tout à fait hypothétique : une commune traversée à la fois par une route départementale et par une route, actuellement nationale, qui sera transférée demain à la collectivité sera confrontée à deux politiques de gestion différentes. Sur l'un des axes, les animaux morts seront ramassés par le département ; sur l'autre, la région pourrait refuser de le faire et dire que cela incombe à la commune. De même, le département pourrait déneiger l'un des axes et la région refuser, pour l'autre axe, de le faire en agglomération. Cette situation se présente déjà, pour ces communes, dans les rapports entre les départements et l'État, et le transfert des routes à la région n'améliorera rien à cet égard.

L'amendement de M. Jerretie, qui vise à ce qu'un accord soit trouvé sur certains principes communs pour qu'au moins la gestion soit perçue par le citoyen comme plus cohérente, me semble une bonne proposition.

*(L'amendement n° 650 n'est pas adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 2970 de M. le rapporteur est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2970, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2971.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Il tend à sécuriser juridiquement la possibilité de commissionner et d'assermenter les agents de la région pour les autoriser à dresser des conventions en matière de police de conservation du domaine public routier, notamment pour ce qui est des empiètements sur voirie ou du vol de matériaux.

*(L'amendement n° 2971, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2972.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Il vise à préciser que, dans le cadre de transfert des gestions croisées entre régions et départements, l'ensemble des pouvoirs de police afférents à la gestion des routes – circulation et conservation – est transféré à l'exécutif de la collectivité concernée.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Favorable, évidemment.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Les pouvoirs de police sont-ils transférés en totalité au président de la collectivité qui récupère l'infrastructure, et cela sera-t-il le cas pour tous les axes ? Ces deux questions très simples appellent une réponse précise. De fait, sur l'un des axes transférés à la collectivité européenne d'Alsace, le pouvoir de police est resté au préfet. Je ne comprends donc pas cette proposition.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Monsieur Schellenberger, le cas que vous évoquez est normal, car il s'agit de l'autoroute.

*(L'amendement n° 2972 est adopté.)*

*(L'article 7, amendé, est adopté.)*

### Article 8

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Jumel, pour soutenir l'amendement n° 2389.

**M. Sébastien Jumel.** En rédigeant cet amendement, mon copain Hubert Wulfranc avait probablement à l'esprit la cicatrice que peut représenter le contournement est de Rouen, notamment dans les villes populaires de Oissel-sur-Seine et Saint-Étienne-du-Rouvray. Il s'inquiète en effet de l'accélération du projet que le transfert à la région pourrait entraîner, car nous connaissons la volonté de celle-ci de discriminer les territoires les plus fragiles de la métropole rouennaise.

Je tiens toutefois à élargir la réflexion. J'ai déjà dit que j'étais favorable à un État fort, un État qui aménage, un État qui ne se débarrasse pas des outils qui permettent un aménagement équilibré du territoire, comme les routes nationales et les lignes ferroviaires, qui constituent des axes de désenclavement de nos populations. En ce qui concerne les ports, j'ai en mémoire l'époque où l'État s'est délité et a transféré aux régions certains ports d'intérêt national, dont le port de

Dieppe, parce qu'il n'assumait pas ses responsabilités et parce qu'à l'époque, ces ports étaient abandonnés par l'État. Depuis lors, nous nous sommes emparés du sujet et nous avons essayé de prendre des mesures pour limiter la casse, notamment, en ce qui concerne Dieppe, pour redonner du sens au complexe portuaire normand, mais l'État a procédé à ces transferts sans les compenser financièrement.

Pour ce qui concerne les routes nationales, au-delà des précautions que j'ai rappelées et qui tiennent notamment au fait qu'une route nationale peut, par définition, traverser plusieurs régions, ce qui implique une coordination, une péréquation, ou en tout cas une appréhension des infrastructures à l'échelle nationale, j'ai le sentiment qu'on transfère des routes sans prévoir les mécanismes financiers correspondants, et je m'en inquiète.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Mais si !

**M. Sébastien Jumel.** Je demande à voir !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** C'est constitutionnel !

**M. Sébastien Jumel.** J'évoquerai rapidement, car notre temps de parole est compté, la situation de la route nationale 27 dans ma circonscription : depuis trente ans, les Dieppois se battent pour obtenir le doublement de cette RN27, vitale notamment pour le désenclavement du port,...

**M. Thibault Bazin.** Et qui est dans un état déplorable !

**M. Sébastien Jumel.** ...mais le projet est en carafe. Il a fallu faire des manifs, en 1994, avec Christian Cuvilliez, pour demander l'ouverture de la RN27. Dès le lendemain de mon élection en tant que député, je suis allé frapper à la porte du Premier ministre pour lui demander les crédits qui avaient été piqués à la RN27 pour être affectés au pont Mathilde de Rouen, qui avait brûlé. Je lui ai demandé de nous redonner le pognon pour terminer la RN27. Les travaux de doublement du tronçon entre Manéhouville et Tourville-sur-Arques sont presque finis. Il manque 11 kilomètres pour parachever ce doublement : à l'occasion du transfert de compétence – au département, je suppose, mais sans en être certain, car la loi laisse la possibilité que ce transfert se fasse en direction de la métropole, du département ou même, à titre expérimental, de la région –, l'État mettra-t-il le pognon nécessaire pour terminer ces 11 kilomètres ? Cet exemple vaut, évidemment, pour l'ensemble des territoires.

**M. Sébastien Jumel.** Cette préoccupation milite pour un amendement de suppression. Je suis, pour ma part, toujours très réservé lorsque l'État se décharge d'une responsabilité, car cela me semble cacher sa volonté de ne pas assumer ses responsabilités, notamment financières, en matière de financement des infrastructures.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Monsieur Jumel, il n'est pas possible de séparer l'article 8 des articles 6 et 7. Sa suppression fragiliserait l'édifice complet de la mutation opérée par ce transfert.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous avons proposé de supprimer aussi les articles 6 et 7 ! Nous sommes cohérents !

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Oh, pour tout supprimer, vous êtes cohérents, je le sais bien. Cependant, compte tenu des transferts et des mises à disposition des routes prévus dans les deux articles précités, il est nécessaire de maintenir

l'article 8 pour que la maîtrise d'ouvrage de certains aménagements et travaux puisse être confiée aux collectivités concernées. Avis défavorable, donc.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac.

**M. Hervé Saulignac.** Disons-nous la vérité : l'État achève un mouvement, engagé voilà maintenant assez longtemps, qui consiste à se débarrasser – j'emploie ce terme à dessein – des routes nationales, qu'il considère comme une charge, et non pas comme une opportunité. En 2004, il avait déjà transféré l'essentiel de son réseau et l'on peut donc, quinze ans plus tard, observer les résultats.

En matière d'entretien des routes, ils ont été remarquables et les départements ont tous fait la démonstration qu'ils étaient plus aptes que l'État à entretenir, et parfois à réhabiliter, les routes.

Il y avait cependant dans les tuyaux de nombreux projets de grosses opérations que l'État aurait dû mener et qui sont tombés à l'eau précisément parce que les collectivités locales n'avaient plus la capacité de les assumer financièrement.

Cela a, du reste, donné lieu parfois à d'incroyables scénarios de marchandage. Il reste ainsi, dans mon département, un projet très ancien de contournement de la ville du Teil – c'est la route nationale 102. L'investissement était de plus de 70 millions d'euros : l'État s'était déclaré prêt à apporter 30 ou 40 millions, en nous disant de nous débrouiller pour aller chercher le reste. Nous y sommes néanmoins parvenus, grâce à la participation de la région et à un effort considérable du département. Or, dans des départements ruraux qui prendront, par défaut, les routes nationales que vous allez leur transférer, c'en sera terminé de ces grosses opérations d'aménagement structurantes !

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je suis assez dubitatif sur le transfert aux régions, car je ne comprends pas trop ce que cela apporte. Néanmoins, je suis totalement opposé à la suppression de l'article 8, qui est sans doute le plus intéressant au regard de la logique qui prévaut ici. On a vu, et je reprends là le raisonnement de M. Hervé Saulignac, que si le transfert décidé en 2003 a permis un rattrapage exceptionnel en matière d'entretien, les nouveaux projets ont été freinés au niveau de l'État.

Si on avait donné, il y a plus longtemps, la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de l'État aux collectivités, on aurait peut-être réussi à faire aboutir plus rapidement un certain nombre de projets grâce à davantage d'engagement et de proximité. La question de la maîtrise d'ouvrage, c'est vraiment ce qui bloque partout.

Je pense vraiment que l'article 8 est intéressant, et j'invite les régions qui suivent peut-être nos débats à demander la maîtrise d'ouvrage sur les infrastructures nouvelles parce que c'est pertinent, moyennant une grande prudence sur l'exploitation et l'entretien.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Le dispositif proposé répond à une demande des collectivités. J'en veux pour preuve cette expérience vécue dans l'ex-région Haute-Normandie, que

M. Jumel connaît bien. Le département de l'Eure avait des projets de déviation de Pont-de-l'Arche et de Gisors, deux villes importantes, mais n'avait pas l'argent pour le faire. C'est la région qui a financé ces projets à travers les « contrats 276 », que vous avez connus.

**M. Sébastien Jumel.** On a pris le pognon de la RN27 pour le mettre sur la RN31 !

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Vous verrez cela avec M. Saulignac qui transmettra à ses amis !

Sur le fond, la difficulté qui a été la mienne en tant que vice-président chargé des routes dans le département concerné, c'est que la région, qui n'avait aucune habilitation à agir sur le fond du dossier, se bornait à faire des virements financiers tout en voulant être reconnue au titre d'une maîtrise d'ouvrage qui était fictive.

Les dispositifs proposés dans les articles 6, 7 et 8 permettent une plus grande lisibilité et de rendre à chacun sa propre responsabilité à l'aune de son implication dans les dossiers.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je n'ai pas eu l'occasion de répondre tout à l'heure à la question de M. Bazin, et j'y pense en entendant ce que l'on vient de dire au sujet des financements régionaux. Le volet mobilité sera, comme annoncé, contractualisé à l'automne prochain. Les négociations ont lieu actuellement avec les préfets pour préparer ce volet dans les contrats de plan État-région.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** Je ne veux pas allonger la discussion, mais ce point est très important à l'échelle locale. Dans le contrat mobilité, l'État sera-t-il bien au rendez-vous à hauteur de 50 % pour le bouclage des 7,8 kilomètres de la RN4 ?

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je ne peux pas vous répondre sur ce point précis.

*(L'amendement n° 2389 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2973 de M. Bruno Questel, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2973, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 8, amendé, est adopté.)*

#### Article 8 bis

**M. le président.** L'amendement de suppression n° 2390 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

*(L'amendement n° 2390, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2974 de M. Bruno Questel, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2974, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 8 bis, amendé, est adopté.)*

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

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

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

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

### **Article 9**

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Jumel, pour soutenir l'amendement n° 2391, tendant à supprimer l'article 9.

**M. Sébastien Jumel.** Nous appelons lignes de vie ces lignes que doivent emprunter les habitants de bassins de vie pour aller se soigner, bosser, se former ou encore respirer l'air de la mer – lorsqu'on a la chance, comme moi, de vivre sur un beau littoral.

Ces lignes de vie ont été peu à peu abandonnées par la SNCF et par l'État, au point que l'aménagement du territoire n'a pas été au rendez-vous en matière ferroviaire, alors que les enjeux climatiques qui s'y rattachent sont majeurs.

Prenant acte de cette incapacité à prendre soin de tous les territoires, l'État nous propose aujourd'hui de transférer définitivement aux régions la gestion de ces lignes et de ces gares, qu'elles cofinanciaient jusqu'à présent puisqu'elles avaient déjà une compétence en matière de transport.

Ces lignes et ces gares sont peu à peu déshumanisées. En Normandie, par exemple, il n'y a plus de contrôleur dans les trains – c'est la dernière trouvaille d'Hervé Morin – et, dans les gares, les guichetiers ont été remplacés par des bornes. Or on sait bien que, pour les personnes âgées et celles qui, pour différentes raisons, sont empêchées, la consigne « tapez 1, tapez 2, tapez 3 » se traduit souvent, si l'on parle de l'accès aux droits, par « tapez sur moi ».

Au fond, puisque vous n'arrivez pas à vous occuper des lignes de vie, vous décidez d'un transfert définitif vers les régions. Les questions restent toutefois les mêmes. Quel financement ? Quel accompagnement financier des collectivités ?

Je me demande aussi comment une telle mesure peut s'appliquer à des lignes interrégionales. Je prendrai l'exemple de la ligne Abbeville-Le Tréport qui relie la commune de Picardie, chez mon copain Ruffin, au Ch<sup>Tréport</sup>, au nord de ma circonscription, la ville dont mon suppléant, Laurent Jacques, est le maire. Xavier Bertrand a dit, lors de la dernière campagne des élections régionales, qu'il s'occuperait de cette ligne de vie. Depuis, SNCF Réseau peine à produire des études et nous sommes toujours dans la pampa alors que, je le répète, cette ligne est nécessaire pour aller se former, se soigner, bosser ou respirer l'air de la mer.

Cet amendement de suppression du groupe communiste est donc surtout un cri de désespoir des territoires qui se sentent abandonnés, notamment s'agissant de l'accès à leur droit fondamental au transport.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

**M. Jean-Claude Leclabart,** rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Avant de répondre, je souhaite adresser un clin d'œil amical à ma collègue Laurianne Rossi qui, devenue mère très récemment, ne peut être présente dans cet hémicycle pour s'exprimer en sa qualité de rapporteur pour avis. *(Mme Élodie Jacquier-Laforge, rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, applaudit.)*

**M. Sébastien Jumel.** Nous lui souhaitons tout le bonheur du monde !

**M. Jean-Claude Leclabart,** rapporteur pour avis. Je suis défavorable à la suppression de cet article. Tout d'abord, je rappelle que l'article 172 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, a permis le transfert.

Lors des auditions menées par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, nous avons été informés que certaines régions avaient déjà manifesté leur intérêt pour ce transfert et engagé des discussions avec SNCF Réseau – c'est particulièrement le cas pour la région Occitanie. Cet amendement conduirait donc à revenir sur un processus déjà bien entamé localement.

En outre, le transfert aux régions permettra de renforcer les efforts financiers portant sur les lignes de desserte fine et de les inclure pleinement dans les stratégies d'aménagement local.

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

**Mme Jacqueline Gourault,** ministre. Vous avez rappelé, monsieur Jumel, que de nombreuses petites lignes avaient été fermées. Il est vrai que, pendant vingt à trente ans, on a pensé qu'il fallait surtout construire en France de grandes lignes pour des trains à grande vitesse. C'était bien sûr nécessaire mais, vous le savez, de nombreuses petites lignes ont alors été délaissées.

Depuis, des responsables régionaux et départementaux ont demandé que certaines des petites lignes qui avaient été abandonnées soient rouvertes ou que celles qui étaient en très mauvais état soient mieux entretenues. C'est pourquoi le Gouvernement, à partir de la loi LOM a engagé des négociations avec plusieurs territoires. M. Leclabart a cité l'Occitanie, je pourrais mentionner le Grand Est ou ma région, le Centre-Val de Loire. Les présidents de région, très allants, ont alors signé des accords avec le Gouvernement.

Il faut savoir que si, à la suite de ces discussions, la gestion de certaines petites lignes a en effet été transférée aux régions, des accords ont également été signés pour que l'État – ou la SNCF dans certains cas – s'engage, avec les régions, à financer la restauration de certaines lignes.

Je tiens à rappeler une bonne fois pour toutes, au moment où nous entamons la discussion sur le sujet, que ces accords sont assez complets : je pense, par exemple, au maire de Saint-Dié-des-Vosges, qui s'est félicité de la réouverture de la ligne qui relie sa commune à l'Alsace. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Cet article fait en quelque sorte l'éloge d'une politique engagée en 2004 en Alsace, celle du transfert, à titre expérimental, de l'exploitation des lignes régionales aux régions.



De fait, l'Alsace a été pionnière en la matière. Souvenons-nous du travail mené par Hubert Haenel,...

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Oui !

**M. Raphaël Schellenberger.** ...qui était à la fois sénateur et vice-président du conseil régional chargé des transports avant de devenir juge au Conseil constitutionnel. Il a démontré à quel point l'efficacité de l'action régionale pouvait améliorer le service au quotidien, mais aussi les liaisons sur les grands axes, à une époque où l'Alsace n'était desservie par aucune ligne TGV. Je rappelle en effet que la colonne dorsale de la ligne Strasbourg-Bâle a été totalement revitalisée par l'action de la région.

Il en va de même pour les lignes capillaires. Vous avez mentionné celle qui relie la région à Saint-Dié-des-Vosges mais on pourrait citer la liaison Mulhouse-Thann-Kruth qui nécessite encore quelques investissements, notamment à hauteur du passage à niveau de Thann – je me permets de rappeler cet exemple puisque certains collègues ont évoqué les dossiers relatifs à des infrastructures qu'ils souhaitaient voir figurer dans le prochain contrat de plan – ou encore la ligne Munster-Metzeral.

Tout cela démontre que la région, notamment lorsque son périmètre correspond à la réalité du bassin de déplacement et de vie des habitants, peut mener une action efficace et utile en matière de transport.

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Jumel.

**M. Sébastien Jumel.** Les communistes ont prouvé qu'ils savaient mener des politiques efficaces, notamment en matière de transport, y compris lorsqu'ils siègent au sein d'un exécutif régional.

**M. Raphaël Schellenberger.** Ils y sont rarement majoritaires !

**M. Sébastien Jumel.** Il ne s'agit donc pas pour moi de remettre en cause par principe la compétence régionale sur ce sujet.

Cependant, force est de constater que certaines questions ont une dimension interrégionale.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Oui, mais elles sont régies par des conventions !

**M. Sébastien Jumel.** Je reprendrai l'exemple de ma belle région de Normandie. Hervé Morin s'est acheté de beaux trains tout neufs – ils sont d'ailleurs très bien – après avoir signé, comme vous l'avez rappelé, une convention avec l'État.

**M. Raphaël Schellenberger.** J'espère que ce sont des trains Alstom fabriqués en Alsace !

**M. Sébastien Jumel.** Mais le STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, a décidé de lancer des travaux, si bien que, désormais, il faut plus de temps qu'il y a un siècle pour aller de Dieppe à Paris. On le voit bien, les enjeux interrégionaux d'interconnexion et de péréquation sont donc vitaux.

Ma circonscription, qui se trouve en plein cœur de la Seine-Maritime, est bordée par l'Oise et par la Picardie. Mais si la région Normandie veut rouvrir la ligne Abancourt-Le Tréport, elle doit discuter avec Xavier Bertrand, et il en va de même pour la ligne Abbeville-Le Tréport.

D'un côté, la SNCF attend que les régions discutent ensemble pour commencer à agir. De l'autre, l'État n'est pas au rendez-vous de l'histoire puisqu'il ne prend pas en considération les intérêts des habitants. Par conséquent, il me semble que nous avons raison de préconiser le retour d'un service public ferroviaire unifié. J'ajoute que la régionalisation ouvre la porte à la privatisation de ce service public – voire accélère ce processus –, ce qui me préoccupe beaucoup.

*(L'amendement n° 2391 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1802 de Mme Laurianne Rossi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1802, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac, pour soutenir les amendements n°s 2675 et 2676, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

**M. Hervé Saulignac.** L'amendement n° 2675 vise à inscrire dans la loi le principe d'un moratoire national sur la fermeture des petites lignes ferroviaires. Les transferts de gestion vers les régions ne doivent en aucun cas conduire à une diminution des services.

Or on peut redouter une telle conséquence. En effet, en 2018, le Premier ministre de l'époque, Édouard Philippe, avait assuré ici même que l'avenir des petites lignes ne serait pas tranché depuis Paris. Ces propos étaient tout à fait rassurants à l'époque. Cependant, dès lors que la gestion des petites lignes est transférée aux régions, on peut supposer que leur avenir peut aussi être tranché par les régions.

Il me semble donc important de sécuriser ce transfert. Nous avons déjà formulé à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de l'examen de la loi LOM, cette demande de moratoire. Nous pensons que les petites lignes ont un avenir, qu'elles sont importantes, notamment pour la ruralité et les territoires périurbains, et qu'elles constituent une solution alternative prometteuse face à la voiture.

L'amendement n° 2676, de repli, vise à préciser que le ministre chargé des transports doit prendre en considération, avant tout transfert, les besoins de mobilité de la population, notamment dans les territoires ruraux et périurbains qui sont les principaux concernés.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Par votre amendement n° 2675, vous voulez inscrire dans la loi le principe d'un moratoire national sur la fermeture des petites lignes ferroviaires et des services en gare. Cela me semble une mauvaise idée car certaines régions ont déjà fait des demandes de transfert : ne bloquons pas un processus déjà entamé et bien encadré par la loi.

Concernant l'amendement n° 2676, je rappelle que l'objet de la loi n'est pas de fermer des lignes, au contraire, de permettre un transfert des lignes aux régions sur les lignes transférées, précisément en vue d'améliorer la qualité du service.

Par ailleurs, cet amendement apporte une précision qui semble superflue sur le plan juridique : l'alinéa 6 prévoit déjà que, « pour la délivrance de son accord préalable, le ministre chargé des transports prend en compte la politique nationale en matière de transports [...] ».

Avis défavorable sur ces deux amendements.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2675 et 2676, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 1805 et 1803 de Mme M<sup>me</sup> Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, sont rédactionnels.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 1805 et 1803, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 3316.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Dans sa rédaction actuelle, l'alinéa 8 de l'article 9 limite les possibilités de transfert d'installations de service utiles aux petites lignes transférées aux installations qui leur sont exclusivement dédiées, ce qui réduit la possibilité d'accompagner efficacement ce transfert, alors même que le transfert des installations visées est soumis à autorisation du ministre chargé des transports, après avis de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

L'objectif de cet amendement est de donner plus de marge de manœuvre au ministre chargé des transports pour apprécier les installations de service qu'il serait utile de transférer afin de rendre le transfert de gestion à la région le plus efficace possible, tout en maintenant le niveau de sécurité du réseau ferroviaire et la cohérence du réseau ferré national.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** L'amendement vise à revenir sur la rédaction retenue en commission, aux termes de laquelle, lorsque certaines installations de service gérées par SNCF Réseau ou sa filiale SNCF Gares & Connexions servent à plusieurs lignes ou gares, dont certaines ne sont pas transférées, ces entités conservent la maîtrise de ces installations, qui sont utiles au réseau demeurant sous leur gestion. Cette mesure doit permettre d'éviter la survenue de situations très complexes à gérer sur le terrain.

La modification de l'amendement adopté en commission ne paraît pas souhaitable. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** J'ai cru comprendre que la commission émettait un avis défavorable à l'amendement du Gouvernement.

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Tout à fait.

**M. Raphaël Schellenberger.** Il me paraît pourtant plutôt pertinent, dans la mesure où les transferts donnent toujours lieu à des effets de bord.

Je saisis l'occasion pour évoquer une autre infrastructure qui me semble obéir à la même logique. Je sais que vous avez connaissance de ce dossier, madame la ministre : il s'agit des canaux de la Hardt qui, dans la plaine du Rhin, constituent eux aussi une infrastructure essentielle à la bonne exploitation

hydraulique de la nappe phréatique d'Alsace et à l'irrigation de leurs cultures par les agriculteurs alsaciens. Le problème est le même que pour les voies ferrées : une infrastructure, construite dans les années 1950 par l'État, a progressivement cessé d'être entretenue et ne parvient que difficilement à répondre aux besoins, à tel point qu'on pourrait imaginer en confier la gestion à la collectivité qui s'occupe déjà des rivières. Seulement, un tel transfert entraînerait des effets de bord, que l'emploi du mot « majoritairement » plutôt que du mot « intégralement » permettrait de gérer.

Il me semble donc que la logique défendue par la ministre est la bonne. Si elle pouvait être étendue aux canaux de la Hardt, ce serait magnifique.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** En préambule, je tiens à souligner qu'alors que nous débattons d'un projet de loi majeur, d'une importance cruciale – je ne développerai pas l'acronyme 3DS, dont chacun connaît la signification –, la méthode employée nous impose des conditions de travail très particulières. Après l'examen de l'article 56 appelé par priorité hier, d'autres textes se sont intercalés dans les débats ce matin,...

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Nous n'avons rien intercalé du tout !

**M. François-Michel Lambert.** ...avant que la discussion reprenne dans un hémicycle peu garni. Nous siégeons par ailleurs dans une période où chacun est plus préoccupé par les fêtes de Noël que par la question qui nous occupe, alors que nous construisons tout de même la France de demain.

Je ne mets nullement en cause Mme la ministre. Elle entrera assurément dans l'histoire pour mille et une raisons, mais je tiens notamment à souligner qu'elle a été la première à avoir parcouru tous les départements français, ce dont je la remercie à nouveau – même s'il lui reste visiblement des territoires à découvrir, comme les canaux auquel notre collègue faisait référence.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je l'y emmènerai naviguer ! *(Sourires.)*

**M. François-Michel Lambert.** Je regrette néanmoins que de telles conditions de travail nous soient imposées.

Pour en venir à l'amendement, notre groupe soutiendra évidemment le pragmatisme affiché par la ministre – peut-être puis-je, d'ailleurs, m'aventurer à penser que d'autres nous rejoindront. Nous préférons faire confiance aux femmes et aux hommes qui auront à prendre les décisions plutôt que de leur imposer un couperet. Conserver le terme « intégralement » signifierait que des installations détenues à 99 % par la SNCF et à 1 % par un autre acteur ne pourraient pas être transférées – ce constat vaut d'ailleurs quels que soient les pourcentages considérés. Je soutiens donc l'amendement du Gouvernement.

**M. Raphaël Schellenberger.** Vous vous rappellerez que c'est grâce à nous que cet amendement sera adopté !

**M. le président.** La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Nous serons également favorables à cet amendement. J'insiste sur le fait que s'il faut bien sûr permettre une certaine souplesse de transfert et de gestion, il convient aussi – je relaie ce message car plusieurs amende-

ments allant en ce sens ont été déclarés irrecevables, hélas, par le service de la séance – d’assurer la fluidité de la communication.

**M. Raphaël Schellenberger.** Pourtant, de la com’, vous en faites beaucoup !

**M. Rémy Rebeyrotte.** Il reste trop difficile, notamment dans le secteur ferroviaire, en fonction des compétences des différentes autorités organisatrices de mobilité (AOM), de délivrer une information fluide sur l’offre existante, indépendamment des opérateurs qui la proposent. Nous devons progresser sur ce point. Chacun constate, aujourd’hui que, lorsqu’il réserve un billet de train, on ne l’informe pas des solutions disponibles pour se rendre à la gare, par exemple. Il importe donc de mener un véritable travail de fond sur la fluidité de l’information relative à toutes les correspondances possibles sur les réseaux de transports.

*(L’amendement n° 3316 est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 3317 et 3210.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l’amendement n° 3317.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il concerne le transfert des droits et obligations lié au transfert des missions de gestion de l’infrastructure. Il s’agit de préciser que lorsque les missions de gestion d’une infrastructure incluant des lignes de desserte fine des territoires sont transférées à une autorité organisatrice de transport ferroviaire, les droits et obligations liés à auxdites missions le sont également. Cette disposition est identique à celle déjà prévue à l’article 9 pour les transferts de gestion.

**M. le président.** L’amendement n° 3210 de M. Jean-Marc Zulesi est défendu.

Quel est l’avis de la commission sur ces amendements identiques ?

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Ils visent à prévoir, lors du transfert de missions de gestion d’une infrastructure comportant des lignes de desserte fine des territoires à une autorité organisatrice de transport ferroviaire, que les droits et obligations liés à ces missions soient également transférés. Avis favorable.

*(Les amendements identiques n° 3317 et 3210 sont adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac, pour soutenir l’amendement n° 2677.

**M. Hervé Saulignac.** D’un mot, il vise à promouvoir un compromis social positif pour encadrer les questions qui ne pourront pas être traitées par l’avenant au contrat de travail des salariés mis à disposition. Il nous semble nécessaire de définir un cadre sécurisant si nous souhaitons garantir l’adhésion des salariés à cette transformation importante. À défaut, des blocages sont très probablement à craindre. C’est pourquoi l’amendement prévoit également une disposition supplétive réglementaire, à défaut d’accord.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Défavorable.

**M. Hervé Saulignac.** Étonnant !

**M. Thibault Bazin.** Pourriez-vous développer ?

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** M. Garot évoque, dans l’amendement n° 2679, « l’impact en matière de transition écologique » en cas de transfert de propriété d’une petite ligne. D’autres amendements, qui seront examinés par la suite, portent d’ailleurs sur le même thème. Cette préoccupation est tout à fait légitime. Si les amendements sont donc intéressants sur le fond – des précautions doivent être prises et des procédures sont d’ailleurs prévues –, vous proposez d’insérer une disposition obligeant la SNCF à négocier un accord collectif qui prévoirait les conditions de mise à disposition des salariés, les conditions de suivi de leurs parcours professionnels, etc.

Je comprends l’idée, mais c’est pleinement le rôle de la négociation collective que de renforcer ces garanties, qu’elles concernent l’environnement ou les salariés. L’adoption de l’amendement conduirait à alourdir énormément les procédures. C’est pourquoi j’en demande le retrait : il ne s’agit pas d’un avis défavorable sec.

**M. Raphaël Schellenberger.** C’est subtil !

*(L’amendement n° 2677 n’est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 1002 et 2679, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l’amendement n° 1002.

**M. François-Michel Lambert.** Pour rebondir sur les propos de Mme la ministre – dont je crois déjà connaître la position –, cet amendement vise à s’assurer que le transfert des lignes ferroviaires aux régions tient compte non seulement des besoins liés à la politique nationale en matière de transports et de défense, mais également de l’incidence du projet en matière de transition écologique.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac, pour soutenir l’amendement n° 2679.

**M. Hervé Saulignac.** Mme la ministre a anticipé puisqu’elle a déjà dévoilé son avis sur l’amendement, mais je persiste à penser que la volonté de garantir qu’un transfert de ligne permettra de contribuer à la transition écologique – ou au moins qu’il ne dégradera pas l’incidence environnementale des conditions d’exploitation – ne me paraît pas de nature à alourdir les procédures. Il nous semble donc important d’inscrire cet objectif, vertueux en matière de transition écologique, dans la loi.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** L’article 9 vise à favoriser l’implication des régions dans le développement des petites lignes, ce qui permettra d’accentuer le report modal. Le ferroviaire constituant une alternative à des modes de transports plus polluants, comme la route, l’objectif environnemental est, de fait, inhérent au transfert de propriété mentionné à l’article L. 3114-1 du code général de la propriété des personnes publiques que vous souhaitez modifier.

**M. Thibault Bazin.** Comment peut-on dire cela ?

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Par ailleurs, l'adoption de cet amendement imposerait de réaliser de nouvelles analyses, ce qui alourdirait les procédures de transfert et pourrait contribuer à les ralentir. Avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je comprends ce que vous voulez dire, monsieur Saulignac, mais l'étude d'impact alourdit tout de même les procédures, d'autant que l'exploitation des petites lignes, au fond, reposait souvent sur de vieux trains diesel. Toutes les initiatives qui seront lancées ne pourront donc être que plus vertueuses que ce qui prévalait auparavant. Il convient donc de ne pas trop alourdir les procédures, pour que les opérations se réalisent rapidement. Je suis d'une nature confiante.

**M. Hervé Saulignac.** Certes, mais tout de même !

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Une fois n'est pas coutume, je rejoins l'avis de Mme la ministre : l'enfer est pavé de bonnes intentions – on le constate pour de nombreux projets de renforcement des transports en commun. Je ne m'aventurerai pas à dresser les mêmes comparaisons que le rapporteur pour avis, car j'estime qu'il faut arrêter de mépriser ceux de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en voiture, mais toutes les dispositions visant à favoriser les transports collectifs doivent, de manière générale, être encouragées.

Que se passera-t-il si nous prévoyons ce type d'études d'impact ? Une petite ligne laissée à l'abandon, sur laquelle la nature aura repris ses droits, par exemple, ne pourra pas être remise en fonction parce qu'une étude aura démontré que son exploitation supposerait de couper des arbres ou de perturber un habitat naturel. Au final, des années s'écouleront avant que la ligne soit transférée. Il faut savoir raison garder : une bonne intention, comme celle exprimée dans ces amendements, peut devenir un nid à problèmes.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Il faut effectivement savoir raison garder et faire confiance à ceux qui se prononceront sur les projets. Je retire donc mon amendement.

*(L'amendement n° 1002 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac.

**M. Hervé Saulignac.** Je constate que l'appréciation de l'alourdissement des procédures est à géométrie variable : pardon, mais lorsque vous décidez de confier la gestion des routes aux régions, ce qui supposera bien entendu de créer des comités Théodule dans lesquels se tiendront des discussions à n'en plus finir, parfois influencées par des contingences politiques...

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Oh non !

**M. Hervé Saulignac.** ... – car j'imagine que les présidents de région exprimant une certaine sensibilité politique ne manqueront pas de vouloir mettre le grappin sur les routes des départements présidés par des élus d'un autre bord –, vous ne vous inquiétez pas de l'alourdissement des procédures ! Vous créez pourtant, à l'évidence, des processus d'une lourdeur incroyable.

**M. Thibault Bazin.** C'est l'usine à gaz En marche !

**M. Hervé Saulignac.** Il me semblait que la contrainte prévue dans notre amendement n'était nullement comparable. J'entends néanmoins votre argument et je prends acte de votre optimisme, madame la ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis.

**M. Ugo Bernalicis.** La réponse du Gouvernement et du rapporteur pour avis, ainsi que le débat que nous avons en ce moment, montrent bien que l'objectif de transférer ces petites lignes ne s'inscrit absolument pas dans un motif altruiste, d'intérêt général et de lutte contre le dérèglement climatique, par lequel on justifierait le développement d'un report modal visant à réduire l'usage de la voiture : il s'agit seulement de mettre les petites lignes sur le dos des régions qui, de toute façon, galéreront elles aussi à les entretenir à les maintenir ouvertes, et la concurrence fera ce qu'elle a à faire. Je rappelle tout de même que tout cela s'inscrit dans la suite des débats que nous avons eus sur l'ouverture à la concurrence au niveau régional.

Il serait cohérent de revenir sur ces ouvertures à la concurrence. Souvenez-vous, on nous expliquait que la concurrence était par principe géniale, qu'elle allait faire baisser les prix et améliorer le service – je pense notamment à l'électricité et au gaz –, et on voit le résultat aujourd'hui ! Les libéraux devraient plutôt se dire que le marché et la concurrence libre et non faussée ne permettent pas par nature d'atteindre les objectifs affichés initialement. Nous avons grandement besoin de réinvestir dans les petites lignes pour rétablir, partout dans le pays, des liaisons, des gares, des fréquences pour les trains, etc. Une telle décision d'intérêt général, je crois, doit être prise au niveau national,...

**M. Raphaël Schellenberger.** Le trotskisme perdure !

**M. Ugo Bernalicis.** ...et non renvoyée à chaque région en fonction de ses capacités financières. Je vois bien ce qui se passe dans le département du Nord, où toutes les activités se concentrent dans la métropole lilloise, autrement dit là où les trains arrivent encore à une fréquence suffisante. Dans des villes de taille intermédiaire, en revanche, les structures finissent par périlcliter parce que l'usine à proximité a disparu et que, de toute façon, le train ne s'arrête plus. Les gens ne sont pas plus bêtes qu'ailleurs : quand ils n'arrivent plus à accéder quelque part, leur qualité de vie s'en ressent et ils vont là où il y a de l'activité. Transférer les petites lignes aux régions est une mesure pavée de bonnes intentions, mais elle favorisera les phénomènes de concentration dans quelques métropoles et accélérera la désertification des territoires ruraux.

Je suis donc favorable à l'amendement, et défavorable à la logique qui consiste à transférer davantage de lignes aux régions. À tout le moins, nous aurions pu nous rassembler autour de cet amendement qui se contente de rappeler que l'enjeu, c'est tout de même d'accompagner la transition écologique dans le pays – mais je vois que c'est plus compliqué que ça...

*(L'amendement n° 2679 n'est pas adopté.)*

*(L'article 9, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 9

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 9.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3315.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Cet amendement vise à permettre aux départements de financer, même hors contrats de plan État-région, les grands projets ferroviaires. En effet, en application de la rédaction actuelle de l'article L. 1111-10 du code général des collectivités territoriales, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions peuvent bénéficier de subventions des départements dans le cadre d'opérations inscrites au CPER, mais les participations financières des départements à des projets sous maîtrise d'ouvrage de ces entités ne sont plus possibles, hors CPER, depuis la transformation de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions en sociétés anonymes au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Or il apparaît nécessaire d'étendre cette dérogation afin de permettre aux départements qui le souhaitent de contribuer au financement de projets qui ne sont habituellement pas traités dans ce cadre : il s'agit notamment des lignes nouvelles, qui ne sont jamais inscrites dans un CPER, et globalement des projets qui, passé le stade de l'enquête publique, font l'objet de protocoles de financement spécifique, par exemple le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et les lignes nouvelles Provence-Côte d'Azur et Montpellier-Perpignan. Les départements pourraient ainsi continuer à subventionner ces grands travaux engagés par la SNCF malgré la transformation de son statut.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** Je comprends l'intérêt de votre amendement, mais j'aurais préféré que cette disposition soit inscrite dans le texte initial – vous déposez beaucoup d'amendements, donc sans étude d'impact préalable, ce qui tout de même ne nous aide pas à faire un travail de qualité.

Vous souhaitez que les départements puissent aider à réaliser des projets intéressants en termes de développement des mobilités. On ne peut que trouver l'idée intéressante, mais cela n'entre pas dans leurs compétences initiales et il ne faudrait pas en faire la règle, voire une condition préalable pour que ces projets voient le jour. On voit bien qu'il s'agit seulement en principe de leur en offrir la possibilité, mais que cette disposition va leur mettre la pression car, quand il faudra financer des investissements importants au niveau ferroviaire, ils devront être au rendez-vous, et ce serait dommageable au vu de leur situation financière. Vous le savez bien, les conseils départementaux sont étranglés par le coût des allocations individuelles de solidarité. Certes, cela peut mettre de l'huile dans les rouages, et tant mieux, mais il ne faudrait pas que cette disposition se traduise par une obligation quasi automatique, pour les départements, de cofinancer ces investissements alors qu'ils n'en sont pas capables : en ce cas, les projets ne verront tout simplement pas le jour. Ne faisons pas de ce financement une condition à l'aboutissement des projets.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Ce n'est pas une condition !

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Loiseau.

**M. Patrick Loiseau.** Cet amendement me paraît de bon sens car il permet aux départements, s'ils le veulent – il n'y a évidemment pas d'obligation – de financer des lignes en

dehors des CPER. On ne peut qu'y être favorable dans le domaine ferroviaire. Je ne vois vraiment pas où est le problème. Le groupe Dem votera donc pour l'amendement, bien sûr.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac.

**M. Hervé Saulignac.** Vous avez tout de même beaucoup de talent pour introduire de la souplesse quand il s'agit de chercher de l'argent auprès de collectivités qui, selon le droit en vigueur, ne pourraient pas participer à certaines opérations. Mais alors il faut admettre que cela soit valable dans l'autre sens ! Aujourd'hui, un département qui a un projet pour ses routes départementales, donc pour son propre patrimoine, ne peut en aucun cas aller chercher un centime auprès de l'État, même si l'opération a un intérêt structurant.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Ce n'est pas vrai !

**M. Hervé Saulignac.** Bref, ce qui marche dans un sens devrait marcher dans l'autre.

Vous invoquez la souplesse, ce qui semble relever du bon sens : contester une procédure plus souple, c'est risquer de se voir taxé d'être rigide ! Tout cela est donc très piègeux.

Vous rendez possible ce qui ne l'était pas, et vous le faites d'abord et avant tout, chacun le voit, pour les deniers de l'État. On peut anticiper des situations extrêmement compliquées, où des départements se retrouveront en position de chantage, accusés d'être en partie responsables de l'échec d'une opération s'ils refusent de participer à son financement. La mesure est donc à double tranchant.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je suis d'accord, c'est à double tranchant. Mais je crois, pour ma part, en la capacité des élus à prendre leurs responsabilités et je n'ai pas peur de leur en confier même s'ils devront parfois prendre des décisions difficiles.

Cela étant, je ne comprends pas pourquoi ce qui sera permis aux départements pour des infrastructures ferroviaires ne le sera pas sur d'autres sujets, même quand il pourrait être pertinent qu'ils interviennent aussi : je pense notamment à l'économie de proximité. Mais là, hors de question ! Quand c'est pour aider la région, pas de souci, on permet aux départements de cofinancer, mais sans qu'ils puissent avoir l'initiative du projet. Mais quand ils veulent se saisir de politiques publiques adaptées aux spécificités de leur territoire, l'État fait preuve de rigidité et leur répond par la négative, arguant que l'économie relève de la compétence exclusive de la région et des EPCI – établissements publics de coopération intercommunale –, et qu'on ne peut pas permettre au département d'intervenir. Avec un tel amendement, l'argument selon lequel les départements doivent faire ce qu'ils ont à faire et que, étranglés financièrement, ils n'ont de toute façon pas les moyens de s'occuper d'autre chose tombe.

Je voterai cet amendement, mais je pense qu'il faut aussi permettre aux départements d'intervenir dans d'autres champs, notamment dans celui de l'économie de proximité.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Monsieur Saulignac, quand la SNCF était un établissement public industriel et commercial, il lui était possible de faire appel aux finance-

ments des départements, mais ce n'est plus possible du fait de son changement de statut en société anonyme. Cet amendement en tire les conséquences et rend à nouveau possible ce qui l'était auparavant : rien de nouveau, donc. J'espère avoir été claire...

**M. Hervé Saulignac.** Mais oui !

*(L'amendement n° 3315 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Valérie Petit, pour soutenir l'amendement n° 2678.

**Mme Valérie Petit.** Comme tous les amendements que je vais défendre aujourd'hui, celui-ci découle d'un échange avec les élus locaux de ma circonscription, en l'occurrence avec le président de la métropole de Lille. Il porte sur le temps nécessaire pour déclasser les voies ferrées inutilisées. C'est une vraie partie de ping-pong entre le ministère des transports et SNCF Réseau, et le déclassement prend au minimum deux ans, temps extrêmement long par rapport à l'urgence de certains projets d'aménagement, de projets de mobilité ou encore d'autres projets.

Vous avez compris qu'il s'agit d'un amendement d'appel, madame la ministre, pour que vous nous précisez ce que l'on peut faire pour accélérer ces opérations de déclassement. C'est donc à la fois un amendement de simplification, d'efficacité de l'action publique au service de la réactivité pour les territoires, en vue d'accélérer un certain nombre de projets.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Je comprends votre préoccupation, madame Petit, mais la notion de « délai raisonnable » me paraît insuffisamment précise sur le plan juridique : il n'est notamment pas prévu de date à partir de laquelle le délai court ni de durée dudit délai. Avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Vous avez dit vous-même, madame la députée, que c'était un amendement d'appel, et, pour avoir été maire pendant de nombreuses années d'une commune où passaient des voies ferrées, je comprends bien vos préoccupations. Le processus de déclassement est assez long avec la SNCF, je dois le reconnaître.

**M. Thibault Bazin.** Surtout avec SNCF Réseau !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il faudrait donc alléger les procédures mais vous le savez, l'état d'esprit actuel est plutôt celui d'une culture de protection de l'existant. Il s'agit donc de trouver un juste équilibre. Je saisisrai le ministre délégué chargé des transports de cette question, mais je ne puis émettre un avis favorable sur votre amendement.

*(L'amendement n° 2678 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3313.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports publics routiers et urbains de voyageurs en Île-de-France, la loi d'orientation des mobilités a prévu un dispositif de transfert automatique des contrats de travail des salariés de la RATP en cas de changement d'exploitant, mais elle n'a pas précisé explicitement que ce dispositif s'applique quelle que soit la nature juridique du nouvel employeur titulaire du contrat de service

public, y compris lorsque l'autorité organisatrice décide de procéder par attribution directe ou de reprendre en régie tout ou partie du service ouvert à la concurrence dans le respect du droit européen. Cet amendement complète et clarifie ce point de droit pour que les salariés concernés soient automatiquement transférés et bénéficient des garanties sociales associées.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Cet amendement est archétypal de la façon dont on légifère depuis le début du quinquennat. Juridiquement, les lois que nous adoptons sont assez mal rédigées. Deux ans après la parution d'un texte, nous en sommes à compter les bourdes et à corriger ou définir les mots qui ont été mal employés. Le code de l'environnement illustre parfaitement tout cela. Si l'on évoque l'incapacité à agir des collectivités territoriales il faut parler de ce code, rédigé de façon exécrationnelle – je ne parle pas du fond. Il comporte des termes qui ne veulent rien dire, on empile des mots qui suscitent systématiquement une multitude de jurisprudences successives à la recherche de définitions claires. S'il y avait une réforme utile pour les collectivités territoriales, ce serait la refonte du code de l'environnement par des juristes avec des formulations un peu précises. On ne peut pas abandonner cette rédaction à la seule politique sans risquer de voir se succéder des mots dénués de sens, qui laissent aux juges le soin d'interpréter les intentions du législateur et les conduisent, sous la pression de mobilisations pour ou contre tel ou tel projet, à prendre des décisions qui n'ont elles-mêmes plus aucun sens.

**M. Alain Perea.** Tout à fait d'accord !

*(L'amendement n° 3313 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3314.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Relatif à la compétence de la société du Grand Paris en matière d'opération d'aménagement, il lui permet de conduire des opérations immobilières sur les emprises acquises dans le cadre de la réalisation des gares de la ligne 15 est, que les communes soient ou non signataires d'un contrat de développement territorial, comme c'est déjà le cas pour les emprises acquises dans le cadre de la réalisation des autres lignes du Grand Paris Express.

Monsieur Schellenberger, je vous réponds avant que vous ne me posiez la question : il s'agit d'adaptations et, de tout temps, sous tous les gouvernements, la loi a aussi servi à résoudre les problèmes qu'elle n'avait pas résolus précédemment et à combler les vides juridiques demeurés inaperçus.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** Bien sûr, madame la ministre, notre rôle consiste à modifier la loi quand il le faut, mais admettons tout de même que, depuis le début du quinquennat, vous avez multiplié les procédures accélérées, lesquelles raccourcissent les navettes. Vous appréciez la Chambre haute et la

Chambre basse, vous avez une culture parlementaire aiguisée, et vous savez que les navettes permettent, hors procédure accélérée, d'éviter les écueils dont nous parlons.

Le Gouvernement a aussi beaucoup procédé par ordonnances, et en déposant des amendements dans des délais qui n'ont pas permis un examen précis. Songez à l'examen du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP)! Certains d'entre vous – nous n'étions pas très nombreux – se souviendront que le texte a été discuté dans des conditions hallucinantes – je me souviens encore d'un certain vendredi. Il y a un problème de méthode qui provient de la considération portée au Parlement. Les membres du groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés devraient, comme ils l'ont toujours fait, défendre avec force le Parlement : il faudrait revoir cette méthode.

Nous parlons d'un texte adopté en 2020, sur lequel nous sommes déjà en train de revenir. Certes, c'est nécessaire car il était mal écrit, mais si on laissait davantage de temps au Parlement pour examiner les textes correctement, ce serait une bonne chose. Regardez le nombre d'amendements gouvernementaux déposés après l'article 9 : je ne dis pas qu'ils vont tous dans le mauvais sens, mais je ne suis pas sûr qu'ils sont tous très bien écrits.

**M. le président.** La parole est à M. Rémy Rebeyrotte.

**M. Rémy Rebeyrotte.** J'ai cru que vous alliez évoquer la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRE, adoptée au Sénat à quatre heures du matin avant qu'une commission mixte paritaire (CMP) parvienne à un accord. Il ne faut pas oublier que ce texte que vous condamnez, et nous sommes un certain nombre à penser qu'il n'était pas exceptionnel, a été voté, en 2015, dans ces conditions avant son examen en CMP. En matière législative, il faut être modeste.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Loiseau.

**M. Patrick Loiseau.** Monsieur Bazin, je comprends votre interrogation sur le fonctionnement de l'Assemblée, mais elle n'entre pas dans le cadre de la discussion de ce matin. Elle pourra faire l'objet d'un autre débat, voire d'un texte constitutionnel.

En l'espèce, tous les amendements déposés par le Gouvernement ont l'objectif très simple et louable d'adapter des mesures en fonction des différents statuts juridiques des établissements. Je crois que nous ne pouvons qu'être d'accord sur cette actualisation.

*(L'amendement n° 3314 est adopté.)*

#### Article 9 ter

**M. le président.** L'amendement n° 1804 de Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1804, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 9 ter, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 9 ter

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements du Gouvernement portant article additionnel après l'article 9 ter.

**M. Thibault Bazin.** Encore des amendements du Gouvernement!

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3318.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il précise le régime domanial des gares du réseau du Grand Paris Express, ainsi que les compétences d'Île-de-France Mobilités, présidé par Mme Valérie Pécresse,...

**M. Thibault Bazin.** Merci pour la publicité! Il est vrai que sa notoriété progresse rapidement! Ce sera au compte rendu : nous la soutenons!

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** ...en matière de gestion des espaces à usage de commerce ou de publicité des gares qui appartiennent, une fois réceptionnées, à la Société du Grand Paris.

*(L'amendement n° 3318, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3319.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il s'agit de tirer les conséquences de la reconnaissance du caractère de projet d'intérêt national du Grand Paris Express en exonérant la Société du Grand Paris du droit de préemption et du droit de priorité.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Thibault Bazin.

**M. Thibault Bazin.** Monsieur le rapporteur pour avis, vous vous dites favorable à ce second amendement comme au premier, mais il ne me semble pas qu'ils aient été examinés sérieusement en commission, puisqu'ils n'avaient pas encore été déposés. Ils vont peut-être dans le bon sens mais, objectivement, il est extrêmement difficile de suivre votre avis, qui n'est pas argumenté, pour savoir si son impact est positif.

**M. Christophe Jerretie.** Il faut suivre l'avis du Gouvernement! C'est un bon gouvernement!

*(L'amendement n° 3319 est adopté.)*

#### Articles 9 quater A et 9 quater

*(Les articles 9 quater A et 9 quater sont successivement adoptés.)*

#### Article 9 quinquies

**M. le président.** L'amendement n° 1806 de Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1806, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Batut, pour soutenir l'amendement n° 1859.

**M. Xavier Batut.** Il vise à étendre la possibilité donnée aux conseils régionaux d'expérimenter un système de transport léger autonome sur rail à la demande, sur des voies ferrées dont l'usage actuel est exclusivement dédié au fret. Je pense, dans la région Normandie, à la ligne Motteville à Saint-Valery-en-Caux, utilisée une fois par mois pour le fret industriel, pour laquelle l'État a prévu des investissements à hauteur de 30 millions d'euros. Il y a aussi la ligne Bréauté à Port-Jérôme-sur-Seine, et celle de Rouen à Louviers pour laquelle les études préalables sont en cours.

En l'état, la loi n'autorise l'utilisation de systèmes de transport léger autonome que sur des voies désaffectées. Des projets avancent, mais il ne faudrait pas que survienne un blocage législatif ou réglementaire qui amènerait le président de région à nous expliquer que, malgré qu'il en ait, il ne peut plus rien faire parce que l'État n'a pas fait son boulot.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Défavorable. L'amendement conduira à remplacer des voies ferrées encore dédiées au fret par des voies dédiées au transport de personnes. De ce fait, il porte atteinte à notre politique de développement du fret qui vise à réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** La circulation de trains légers est incompatible avec la circulation concomitante de trains de fret, qui, par nature, sont lourds. C'est donc pour des raisons de sécurité que le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Batut.

**M. Xavier Batut.** S'agissant de cadencement, nous parlons de voies de fret utilisées une fois par semaine, par mois, voire une fois tous les deux mois. Les études préalables le montrent, le cadencement des navettes autonomes et des trains légers permet la circulation, très peu fréquente, de trains de fret.

L'État va donc investir 30 millions d'euros sur une voie de 30 kilomètres pour le passage d'un train tous les mois ou tous les deux mois, et nous ne pourrions pas réutiliser cette ligne de vie, fermée à la circulation de voyageurs il y a une vingtaine d'années pour des raisons économiques ?

Ces lignes de vie permettent aux citoyens de se former, de se soigner, d'aller voir la mer, comme le disait mon collègue Sébastien Jumel, d'aller travailler, mais elles rapprochent aussi nos territoires ruraux des métropoles. De gros investissements sont consentis, et on ne peut pas en profiter pour rebondir et rendre le territoire plus attractif. C'est bien dommage !

**M. le président.** La parole est à M. Benoît Simian.

**M. Benoît Simian.** Comme le montre le rapport Philizot, les trains légers permettent de faire baisser la facture des fameuses « petites lignes » – pour ma part, je préfère parler de dessertes fines du territoire.

J'ai commencé ma carrière au fret, à la SNCF, et je constate que Mme la ministre a raison : pour des impératifs de sécurité, on ne peut pas accepter que des trains légers

transportent des voyageurs sur des lignes où circule du fret. Ce sont des questions de référentiels, et la SNCF ne transigera pas sur ses règles de sécurité – il s'agit du point fort du système ferroviaire français.

Lorsqu'il n'y a plus de fret sur une ligne – chez moi, sur la ligne du Médoc, c'est le cas entre Bordeaux et Soulac-sur-Mer – il est tout à fait possible de développer des trains légers. C'est même souhaitable, d'autant que le matériel est moins cher. Nous devrions aussi poser à l'Autorité de régulation des transports la question de la baisse du prix du sillon. Il faut mettre tout cela sur la table afin de provoquer des investissements et favoriser une politique appropriée.

L'article va dans le bon sens, mais il est indispensable de s'en tenir à la plus grande prudence pour ce qui concerne la cohabitation sur une même ligne des transports légers et du fret.

*(L'amendement n° 1859 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1808 de Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 1808, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 9 quinquies, amendé, est adopté.)*

## Article 10

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements n°s 678, 2173 et 2680, tendant à supprimer l'article 10.

L'amendement n° 678 de M. Christophe Jerretie est défendu.

La parole est à M. Ugo Bernalicis, pour soutenir l'amendement n° 2173.

**M. Ugo Bernalicis.** Il vise à supprimer une disposition qui permet aux villes et aux départements d'installer davantage de radars automatiques.

Selon un rapport récent de la Cour des comptes, si les 4 200 radars automatiques que compte la France ont pu avoir une utilité, leur multiplication n'a pas permis de réduire drastiquement le nombre de morts et d'accidents. La Cour considère que nous avons atteint un « plateau » et que d'autres types d'investissements seraient nécessaires, en particulier pour sécuriser un plus grand nombre de routes nationales. Je prends cet exemple parce que nous avons parlé de ces routes lorsque la vitesse maximale autorisée y est passée de 90 à 80 kilomètres-heure.

En outre, l'affectation du produit de ces radars n'est pas toujours très claire : celui-ci va-t-il aux villes ou aux départements ? Reste-t-il à l'État pour financer la sécurité routière ?

J'ai le sentiment que tout cela n'est pas raccord avec l'objectif affiché de baisse du nombre d'accidents. La Cour des comptes ne le pense pas. En ville, où ce sont les accidents de cyclistes qui augmentent, plutôt que de mettre des radars partout, il vaudrait mieux se donner les moyens de réaliser des pistes cyclables dignes de ce nom et sécuriser le parcours des cyclistes.

La mesure me semble donc une nouvelle manière de remplir indirectement les caisses. La démonstration a été faite à de multiples reprises, avec les radars existants. Si je



défends donc cet amendement de suppression, comme d'autres collègues, c'est que je ne souhaite pas de radars automatiques partout.

La vertu pédagogique d'un radar automatique a ses limites. Je préfère des policiers et des gendarmes sur le terrain, qui arrêtent un véhicule et entrent en contact d'être humain à être humain pour rappeler les règles, car cela représente une plus-value en termes de sécurité routière. J'en ai vu, en début de mandat, quand j'ai accompagné des gendarmes sur ce genre de dispositif, arrêter un véhicule qui présentait des pneus lisses et, plutôt que de mettre la personne à l'amende pour cette raison, lui indiquer qu'il avait trois jours pour se présenter chez eux dans son véhicule avec des pneus neufs. C'est le genre de choses qui passent entre les mailles du filet : un radar automatique ne voit rien de tout cela, il n'est dans aucune espèce d'échange, ce n'est pas un être humain. Voilà une raison supplémentaire de supprimer cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac, pour soutenir l'amendement n° 2680.

**M. Hervé Saulignac.** C'est un article qu'il faut aborder avec beaucoup de précaution car, dès lors que l'on conteste les radars automatiques, on risque de se trouver acculé dans le camp de ceux qui seraient hostiles à la sécurité routière, ce qui n'est évidemment pas du tout mon cas. Je pense même que nous avons des marges de manœuvre et que nous devons tout mettre en œuvre pour améliorer la sécurité.

Cet article est assez surprenant, d'autant que j'ai cru comprendre que tous les gestionnaires de voirie étaient concernés. Cela va finir par faire beaucoup de monde, si on doit en plus y ajouter les régions. Cela signifie que ceux qui seront capables, si cet article est adopté, de mettre des radars au bord des routes vont s'en donner à cœur joie. Je sais que le préfet aura son mot à dire et que les présidents d'exécutif local ne pourront pas en mettre partout, comme ils veulent et où ils veulent, mais cela promet tout de même de belles discussions.

Le seul enjeu, c'est moins de morts et de blessés sur les routes. Or quelles garanties a-t-on d'obtenir ce résultat si l'on multiplie les radars ? Absolument aucune. Vous ne trouverez personne pour vous dire qu'en augmentant le nombre de radars sur les routes on diminuera le nombre de morts.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** En diminuant la vitesse !

**M. Hervé Saulignac.** Par conséquent, si l'on sanctionne des automobilistes sans résultat, on accrédite l'idée délétère de la pompe à fric. C'est ma conviction profonde : cet article va accréditer l'idée que les radars automatiques sont d'abord une pompe à fric. Ils ont vocation à limiter la vitesse et à réduire le nombre de morts, bien sûr, mais, si on les multiplie sans résultat, ce que retiendront nos concitoyens, c'est qu'ils servent à faire entrer de l'argent dans les caisses de l'État et, désormais, des collectivités.

**M. Christophe Jerretie.** Eh bien cela finance les collectivités territoriales !

**M. Hervé Saulignac.** C'est dommage, car il y a de grands chantiers à ouvrir : sécuriser les abords de nos routes pour les motos, les vélos, les piétons ; sécuriser l'abord des écoles, où l'on roule encore beaucoup trop vite dans certaines agglomérations ; mettre le paquet sur l'alcool, les stupéfiants, le téléphone au volant, qui tue. Je crois que cet article fait

diversion. Il n'atteindra pas sa cible et va générer beaucoup d'aigreur chez les automobilistes, qui savent que cette mesure restera sans effet.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Monsieur Bernalicis, je vous ai entendu parler de pneus usés, mais les radars ne sont pas capables, à ce stade, de verbaliser pour des pneus usés...

**M. Ugo Bernalicis.** C'est exactement ce que j'ai dit : les radars ne le peuvent pas !

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Votre intervention m'a donc un peu étonné. Ayant été maire pendant quelque temps, je sais que la sollicitation des municipalités pour que soient implantés des radars sur leur territoire est très fréquente. Le tout est coordonné à l'échelle préfectorale.

**M. Ugo Bernalicis.** Oui, et alors ?

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Je suis intervenu, en début de semaine, devant un conseil départemental dont le président m'a demandé, au nom de l'assemblée qu'il préside, de bien lui préciser si ce dispositif était, comme il l'espérait, étendu aux départements et non limité aux seules communes. Lorsque nous avons rencontré des représentants de l'Assemblée des départements de France et de l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité, je n'ai rien entendu de négatif sur cette proposition.

Monsieur Saulignac, il ne s'agit pas d'une pompe à fric. Le dire, comme vous le faites ici, peut justement jeter le trouble et la suspicion sur la démarche. Le produit des amendes de police, réparti à l'échelle départementale sous l'autorité du préfet, va en partie aux collectivités locales concernées par les radars actuels.

Enfin, tout le monde connaît ici les radars pédagogiques. Vous savez que des jeunes permis peuvent faire des concours de vitesse avec leurs copains. J'ai dû identifier des corps sur ma commune pour cette seule raison.

Ces dispositifs vont dans le bon sens et correspondent à une attente des territoires départementaux et communaux. Avis défavorable. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe Dem.*)

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Défavorable. La décision d'installation nécessite la consultation de la commission départementale de sécurité routière sur les bases d'une étude d'accidentalité et l'avis favorable du préfet. Le système est donc bordé. Et je rappelle que la vitesse cause 30 % des accidents en France, ce qui est très important.

Un décret précisera les modalités de dépôt des demandes d'installation de ces équipements et précisera également que le traitement des constatations effectuées par ces appareils sera réalisé dans les mêmes conditions que celles réservées au traitement des constatations effectuées par les appareils opérationnels installés par l'État.

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis.

**M. Ugo Bernalicis.** Les garanties que vous venez d'énumérer, madame la ministre, sont les mêmes que celles qui sont censées prévaloir pour l'installation d'un radar en temps normal à la demande de l'État. Pourtant, la Cour des comptes vous explique, dans son rapport, que l'accidentologie n'a pas connu de modification substantielle avec l'instal-

lation de nouveaux radars. En revanche, les recettes ont augmenté, ce qui vient accréditer la thèse d'une pompe à fric, comme l'a dit Hervé Saulignac.

**M. Christophe Jerretie.** Cela finance la sécurité routière !

**M. Ugo Bernalicis.** La démonstration que j'ai développée, c'est qu'un être humain est non seulement capable d'apprécier l'infraction au regard de la vitesse mais a aussi d'autres facultés intellectuelles qui lui permettent d'œuvrer à ce qui est censé être l'objectif, à savoir la sécurité routière. Je déplore donc vos arguments, qui en réalité n'en sont pas.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Le sens de la mesure et de la tolérance !

**M. Ugo Bernalicis.** Que des villes sollicitent des radars, je n'ai aucune difficulté avec cela : la préfecture décide. Qu'est-ce qui vous pose problème dans la situation actuelle ? Elle n'est certes pas satisfaisante puisque, comme le rappelle la Cour des comptes, nous avons atteint un plateau. Je ne pense donc pas qu'il faille continuer dans cette direction, qui permet seulement de remplir les caisses. Nous le déplorons. Si vous vouliez faire de la sécurité routière, vous demanderiez peut-être que policiers et gendarmes soient davantage présents sur le terrain, et vous ne vous reposeriez pas juste sur un mécanisme automatisé qui, encore une fois, n'a rien de pédagogique.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Saulignac.

**M. Hervé Saulignac.** Quelque chose m'échappe. S'il manque des radars, ajoutez-en ! L'État a toute latitude aujourd'hui pour ajouter des radars.

On m'a expliqué qu'un président de conseil départemental aurait demandé cette mesure. J'ai été président de conseil départemental : quand nous constatons une zone particulièrement accidentogène, et le préfet a toutes les études à ce sujet, ce n'était pas compliqué de lui dire que la responsabilité des autorités est d'y placer un radar. Dans le cadre d'un dialogue entre la collectivité et l'État, on obtient des radars là où il en faut. S'il en manque, s'il y a des secteurs accidentogènes où vous n'avez pas installé de radars, installez-en ! À moins que vous soyez en train de nous dire que cela coûte cher et que vous voulez donc les faire financer par les collectivités.

**M. Ugo Bernalicis.** Ah, pas mal !

**M. Hervé Saulignac.** Il faut alors le dire très clairement, étant entendu que, si c'est la seule raison, elle est particulièrement inquiétante.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** L'avantage du dispositif prévu, c'est qu'au moins les collectivités seront au courant de ce qui se passe, notamment dans leurs agglomérations. Il y a actuellement un dysfonctionnement avec les radars en agglomération, notamment les radars de feu, que bien souvent les maires découvrent au moment de l'installation, sur un feu où ils exercent pourtant eux-mêmes la police.

Un exemple très concret de dysfonctionnement de l'État : l'installation d'un radar sur le feu protégeant le passage à niveau en plein cœur de la ville de Thann, dans ma circonscription. L'histoire est invraisemblable. On travaille avec les différents services de l'État à modifier le fonctionnement du passage à niveau, on se dit que pour fluidifier le trafic tout en assurant la sécurité on pourrait supprimer un feu, on met un

an à mettre tout le monde d'accord et, quand arrive le moment de demander la suppression du feu, nous apprenons que c'est impossible car l'État a demandé à un autre service, qui n'avait pas participé aux échanges, d'installer un radar sur ce feu. Du coup, tous les services de l'État ont changé d'avis. Le maire exerce la police sur le feu mais, à partir du moment où il s'y trouve un radar, il n'a plus grand-chose à dire. Résultat : la fluidité du trafic s'est dégradée.

Ce n'est pas tout à fait l'objet de cet article mais, si on pouvait au moins avertir à temps les maires que l'État a décidé d'installer un radar dans leur commune, ce serait déjà une véritable avancée.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 678, 2173 et 2680 ne sont pas adoptés.)*

**M. Pierre Dharréville.** Regrettable !

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 3211 rectifié de M. Jean-Marc Zulesi est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 3211 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 10, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 10

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2666 de Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, est défendu. Il fait l'objet d'un sous-amendement.

La parole est à M. Bruno Questel, rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n<sup>o</sup> 3478.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Je suis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement qui supprime le renvoi à un décret pour fixer le montant de l'amende : contrevenant au principe de légalité des peines, cette disposition rendrait l'amendement contraire à la Constitution.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Avis favorable à l'amendement ainsi sous-amendé.

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 3478 est adopté.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2666, sous-amendé, est adopté.)*

#### Article 11

*(L'article 11 est adopté.)*

#### Article 11 bis

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 2976 et 2977 de M. Bruno Questel, rapporteur, sont rédactionnels.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2976 et 2977, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)*

*(L'article 11 bis, amendé, est adopté.)*

**Article 12**

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis, pour soutenir l'amendement n° 2232, tendant à la suppression de l'article 12.

**M. Ugo Bernalicis.** Nous nous opposons au transfert de compétences de l'Agence de la transition écologique (ADEME) vers les régions. Cela grèvera la capacité de l'ADEME à organiser son action de façon coordonnée sur l'ensemble du territoire national.

De plus, ce que vous prévoyez n'est qu'une première étape. Vous allez vous servir des régions comme guichet exécutant de l'ADEME ; le dispositif indique bien que la région devra accorder les subventions à la place de l'ADEME, selon des critères négociés et contractualisés avec cette dernière. À l'étape suivante, chacun fera comme il voudra dans sa région, alors même que la question de la bifurcation écologique est centrale pour les années à venir. Nous avons besoin d'une structure telle que l'ADEME, en la renforçant et en la dotant de fortes capacités d'action. Ce n'est pas du tout la direction prise avec l'article 12, d'où notre amendement de suppression.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Lorsque vous en avez l'occasion, vous dénoncez l'État qui recule et là, alors que les préfets de région seront, pour le compte de l'État, en mesure de reprendre totalement la conduite des politiques publiques locales, notamment sur le fonds Chaleur, vous dénoncez la méthode inverse ; comprenez qui pourra.

Sur le fond, on ne peut qu'être défavorable à la suppression de l'article 12, et ce pour deux raisons principales. Il semble tout d'abord important de permettre aux EPCI d'être représentés au sein du conseil d'administration de l'ADEME, ce que votre amendement empêcherait de fait. De plus, s'agissant des fonds chaleur et économie circulaire que j'évoquais, il semble que les régions peuvent utilement participer à leur gestion dans certaines limites.

Il n'est bien évidemment pas question de prévoir un transfert aussi important que celui prévu par le Sénat, ce sera d'ailleurs l'objet de mon amendement n° 1074, que je vous inviterai à soutenir.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Je suis absolument d'accord avec les arguments du rapporteur.

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis.

**M. Ugo Bernalicis.** Je dois mal m'exprimer, car il n'y a pas du tout de contradiction vis-à-vis de nos autres positionnements sur le reste du texte. Actuellement, l'ADEME assume ses responsabilités. Il n'est pas question ici d'ajouter des compétences ou de permettre de nouvelles actions, mais bien de transférer,...

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** On ne transfère pas !

**M. Ugo Bernalicis.** ...de déléguer, donc de désarticuler l'ADEME et de lui retirer une partie de sa capacité d'action. L'ADEME se situant déjà dans le champ d'action du préfet, je ne vois pas où se situe le problème. Ce qui échappe au périmètre du préfet, c'est le conseil régional du fait du principe de libre administration des collectivités territoriales. Vous allez renvoyer cela à une discussion, avec une

contractualisation entre l'ADEME et les régions qui sera placée sous le pilotage du préfet. Peut-être que vous voulez reprendre la main sur les régions sans le dire, en faisant en sorte que le préfet puisse leur tordre le bras, et guider leurs actions et leurs subventions. C'est quand même étrange puisque, à l'heure actuelle, c'est déjà le préfet qui le fait, en lien avec l'ADEME.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Mais ce sont les régions qui le demandent !

*(L'amendement n° 2232 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 967 et 2535.

L'amendement n° 967 de M. Guy Bricout est défendu.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 2535.

**M. Michel Castellani.** Nous entendons modifier l'article 12 afin de préciser que les représentants des collectivités territoriales seront désormais désignés sur proposition de l'ensemble des associations représentatives des élus. Cela permettra de garantir la représentation des territoires dans leur diversité, en particulier celle des petites communes.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Demande de retrait et, à défaut, avis défavorable. Même si on peut comprendre l'objectif, on ne peut pas accéder à la demande de représentation des communes de moins de 2 000 habitants au conseil d'administration de l'ADEME. Comme vous le savez, l'Association des maires de France est structurée à l'échelle départementale, en fonction des associations cantonales des maires et des élus. C'est dans ce cadre que les meilleures représentations possibles sont élaborées.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Avis défavorable. Dans certains cas, les petites communes sont représentées dans les conseils d'administration de l'ADEME : en Seine-Maritime, par exemple, la commune membre du conseil d'administration compte 850 habitants. Comme l'a indiqué le rapporteur, ce sujet doit être discuté avec les associations d'élus. C'est d'ailleurs de cette façon que les choses se passent dans les départements.

*(Les amendements identiques n° 967 et 2535 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 2138.

**M. Pierre Dharréville.** Nous proposons de supprimer les alinéas 5 et 6, considérant que la délégation aux régions volontaires de l'attribution de subventions et de concours financiers en matière de transition énergétique et d'économie circulaire est susceptible de détricoter des politiques d'État cohérentes et puissantes.

Outre l'imprécision manifeste sur les concours visés par ces alinéas, nous soulignons les dérives possibles et les inégalités territoriales et sociales qui pourraient résulter de ces transferts à l'échelle du territoire national, ainsi que le risque de renforcer des concurrences territoriales en matière de

soutien aux acteurs économiques de la transition énergétique ou de l'économie circulaire et le risque d'accélération des dynamiques de libéralisation du secteur.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Comme vous le savez, les régions ont, dans la transition énergétique, un rôle essentiel, qu'elles partagent avec l'État. Cette délégation de gestion des fonds se fera bien sûr, pour les régions, sur la base du volontariat. Cela aura le double avantage de conforter le rôle des régions en matière d'efficacité énergétique et d'économie circulaire, et de ne pas obliger les régions qui ne le souhaitent pas à contractualiser avec l'ADEME. C'est très équilibré et plutôt bien apprécié par les collectivités territoriales, d'autant que cela n'empêche pas l'ADEME de jouer son rôle.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Dharréville.

**M. Pierre Dharréville.** Sans revenir sur l'ensemble du débat, je voudrais dire un mot sur cette affaire de volontariat. C'est une logique que l'on retrouve souvent dans la loi et dans les démarches de transformation de nos institutions depuis quelque temps déjà. C'est tout de même un sujet : soit on attribue cette compétence aux régions, soit on ne le fait pas. On ne peut pas l'attribuer à certaines régions et pas à d'autres. Il y a donc une sorte d'hypocrisie dans cette mesure. Au bout du compte, je ne vois pas comment cela pourra fonctionner de manière cohérente. C'est une manière de le faire sans le dire, c'est quand même assez singulier.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** C'est de la coordination !

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Je vais évidemment soutenir la position de M. le rapporteur et de Mme la ministre. On ne peut qu'admettre que l'énergie et l'économie circulaire sont des sujets éminemment territoriaux, sauf si on ne croit qu'à l'énergie nucléaire, celle qui concerne seize ou dix-neuf sites en France et produit 70 % de l'électricité.

Nous, les écologistes, nous croyons, comme bien d'autres, à l'énergie dans les territoires, à une énergie spécifique aux territoires. Chaque territoire a ses équilibres et, en matière d'économie circulaire, ses propres ressources et ses propres matières premières. Chaque territoire a aussi ses us et coutumes : on ne peut pas dire qu'un Provençal, un Breton ou un Alsacien ont les mêmes cultures, ni le même type de relations au sein de la société, ou encore de relations aux espaces et aux territoires. Rien n'est donc plus territorial que l'économie circulaire. Dans une démarche de confiance envers les élus locaux, qui consiste à faire des régions des acteurs choisissant leur propre développement, il faut transmettre ces moyens.

Enfin, tout le monde parle aujourd'hui de relocalisation et de résilience, lesquelles doivent être fondées sur les territoires et s'appuyer sur les ressources que nous maîtrisons le plus – celles qu'on pourrait qualifier de souveraines, puisqu'elles sont sous nos pieds aux uns et aux autres –, et qui, de la Provence à la Bretagne en passant par l'Occitanie, sont très différentes. C'est bien aux élus locaux que doit revenir la

gestion des fonds alloués. C'est pourquoi je soutiens totalement le dispositif tel qu'il est rédigé, et invite les uns et les autres à rejeter les amendements sur le sujet.

*(L'amendement n° 2138 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1274 de Mme Jennifer De Temmerman est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Je ne peux que donner un avis défavorable, pour plusieurs raisons. En premier lieu, l'amendement tend à confier aux comités régionaux de l'ADEME la définition des critères d'attribution des aides. D'autre part, il modifie leur composition, laquelle est fixée par voie réglementaire : on ne peut pas bouleverser l'équilibre qui a été tracé.

Il semble pertinent que ce comité d'orientation – et non de gestion – soit consulté dans le cadre de la convention. Cependant, il s'agit bien d'un comité d'orientation : je ne crois pas que ce soit à lui de définir précisément les critères d'attribution, comme vous le demandez.

*(L'amendement n° 1274, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 12 est adopté.)*

#### Article 12 bis A

*(L'article 12 bis A est adopté.)*

#### Après l'article 12 bis A

**M. le président.** La parole est à M. Ugo Bernalicis, pour soutenir l'amendement n° 2234, portant article additionnel après l'article 12 bis A.

**M. Ugo Bernalicis.** Mon collègue Jean-Hugues Ratenon s'est absenté quelques instants de l'hémicycle. Je vais donc défendre cet amendement dont il est le premier signataire.

Il vise à garantir la représentation des outre-mer au sein de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Plus que les autres territoires de l'Hexagone, les territoires d'outre-mer souffrent d'un problème de mal-logement endémique et même d'un problème de logement tout court. Il est donc indispensable de les associer aux délibérations de l'ANAH et de l'ANRU.

Nous sommes trop focalisés sur les questions hexagonales et nous oublions que la France, c'est aussi La Réunion, la Guadeloupe, la Guyane et tous les territoires d'outre-mer. Ces territoires sont en droit de réclamer une qualité de service public similaire, si ce n'est même supérieure, à celle offerte dans l'Hexagone. Chacun le sait, c'est loin d'être le cas actuellement, mais nous savons malheureusement comment le Gouvernement accueille cette revendication légitime. Je le déplore, notamment en cette période si difficile pour la Guadeloupe. Face à la crise que connaît ce territoire, l'attitude du Gouvernement et du ministre des outre-mer est pour le moins déplacée – pour le dire poliment – et n'est certainement pas de nature à permettre un règlement du conflit. Que réclament les Guadeloupéens aujourd'hui mobilisés ?

Des services publics identiques à ceux qui existent dans le reste du pays. Cette demande est évidemment plus que légitime.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** En matière d'attitude déplacée, vous n'avez pas de leçon à nous donner, monsieur Bernalicis. N'avez-vous pas, il y a quarante-huit heures, dans cette enceinte, qualifié la politique du Gouvernement à Mayotte d'apartheid ?

Nous devons rendre hommage au Gouvernement et au ministre des outre-mer pour l'énergie qu'ils déploient afin de réparer les territoires d'outre-mer et compenser les dégâts causés par de longues années d'inaction, notamment en matière de gestion de l'eau.

**M. Raphaël Schellenberger.** C'est le caractère insulaire de l'Eure qui parle !

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Avis défavorable.

**M. Ugo Bernalicis.** Permettez-moi de répondre au rapporteur, monsieur le président !

**M. le président.** Vous avez tout à fait le droit de reprendre la parole, monsieur Bernalicis. Nous vous écoutons.

**M. Ugo Bernalicis.** C'est toute la beauté du temps législatif programmé ! Il faut bien qu'il ait un intérêt...

**M. le président.** En effet... (*Sourires.*)

**M. Ugo Bernalicis.** Je ne parlais pas de la gestion de l'eau, monsieur le rapporteur, mais simplement du logement. Nous pouvons cependant aborder ce sujet si vous le souhaitez.

En ce qui concerne Mayotte, notre groupe a toujours soutenu la demande de ses habitants d'un grand plan d'investissement dans les services publics. Dans ce territoire, l'État se focalise sur la question des flux migratoires et les moyens réclamés par Mayotte n'ont jamais été accordés. Les quelques mesures décidées par le Gouvernement n'étaient à la hauteur ni des besoins, ni des enjeux. Nous observons le même phénomène aujourd'hui en Guadeloupe avec la gestion de l'eau. Nous n'avons cessé de vous alerter sur la situation dramatique de l'île dans ce domaine et nous continuerons de vous alerter autant qu'il le faudra. L'accès aux services publics est un droit. De toute évidence, les outre-mer passent après l'Hexagone.

**M. Bruno Questel, rapporteur.** C'est scandaleux de dire cela !

**M. Ugo Bernalicis.** L'amendement de mon collègue Jean-Hugues Ratenon propose, à tout le moins, que les territoires d'outre-mer soient associés aux délibérations de l'ANAH et de l'ANRU, de sorte qu'ils ne passent pas à la trappe ou en dernière position. Vous êtes apparemment très contents de votre action dans les outre-mer, et ces territoires vous le rendent bien. Une veste électorale vous y attend sans nul doute en 2022 : elle sera tout à fait méritée ! (« Oh ! » sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)

**M. Christophe Jerretie.** Quel rapport ?

**M. François-Michel Lambert.** Ça, c'était de trop !

**M. le président.** Nous pouvons donc passer au vote sur l'amendement – et non sur vos prévisions électorales, monsieur Bernalicis...

(*L'amendement n° 2234 n'est pas adopté.*)

### Article 12 bis

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger, pour soutenir l'amendement n° 897.

**M. Raphaël Schellenberger.** Déposé à l'initiative de mon collègue Mansour Kamardine, député de Mayotte, cet amendement concerne la gestion des fonds européens à Mayotte. Non seulement le Gouvernement a amputé Mayotte de la moitié du fonds européen auquel ce cent unième département français pouvait prétendre, en ne lui attribuant que 450 millions d'euros sur les 825 millions dont il pouvait bénéficier, mais Mayotte est l'unique région française – puisque cette collectivité est la seule à être la fois département et région – à ne pas avoir reçu l'autorité de gestion des fonds européens. L'amendement prévoit donc de la lui confier à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024.

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

**M. Bruno Questel, rapporteur.** L'amendement demande l'application de l'article 12 bis sur la gestion comptable des fonds européens à Mayotte à compter de 2024 alors que l'article ne s'applique pas à ce territoire d'outre-mer. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

**M. le président.** Souhaitez-vous retirer l'amendement, monsieur Schellenberger ?

**M. Raphaël Schellenberger.** Non, monsieur le président. C'est précisément parce que l'article 12 bis ne s'applique pas à Mayotte que nous demandons qu'il y soit appliqué. Tel est l'objet de cet amendement de mon collègue Mansour Kamardine, auquel nous avons apporté notre soutien. La date du 1<sup>er</sup> juillet 2024 est un délai raisonnable pour laisser à cette collectivité le temps de s'organiser pour gérer les fonds européens. En tout état de cause, il est nécessaire de confier cette gestion à Mayotte.

(*L'amendement n° 897 n'est pas adopté.*)

(*L'article 12 bis est adopté.*)

### Article 12 ter

**M. le président.** L'amendement n° 1187 de M. Ian Boucard, visant à rétablir l'article 12 ter, supprimé par la commission, est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Questel, rapporteur.** Les amendements déposés sur cet article visaient à prévoir une représentation de 25 % ou de 50 % – c'est le cas de l'amendement n° 1187 – des collectivités au sein des commissions départementales de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

Je comprends l'objectif d'une représentation de 25 %, mais il me semble inutile de l'inscrire dans le projet de loi puisqu'il est satisfait : la représentation des collectivités dans les CDPENAF est aujourd'hui légèrement supérieure à 25 % selon les départements.

Quant à l'objectif d'une représentation minimale de 50 %, nous avons supprimé en commission l'article 12 *ter* car la disposition relève du domaine réglementaire. Renforcer ainsi le poids des collectivités territoriales conduirait à amoindrir la représentation des autres acteurs. Les collectivités et les groupements sont déjà suffisamment représentés au sein des CDPENAF – à hauteur de 25 % environ.

Avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Il est sage de ne pas modifier l'équilibre actuel dans la composition des CDPENAF. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 1187 n'est pas adopté. En conséquence, l'article 12 ter demeure supprimé.)*

### Article 13

**M. le président.** L'amendement n° 1207 de M. Jean-Félix Acquaviva est défendu.

*(L'amendement n° 1207, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Brindeau, pour soutenir l'amendement n° 782.

**M. Pascal Brindeau.** Cet amendement, déposé à l'initiative de Jean-Christophe Lagarde, vise à rétablir la consultation des départements, gestionnaires des espaces naturels sensibles, par les régions quand elles proposent l'inscription ou la modification d'une zone spéciale de conservation ou un projet de désignation d'une zone de protection spéciale.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** La désignation des sites implique généralement de pouvoir apprécier la suffisance du réseau pour chaque type d'habitat et chaque espèce à l'échelle biogéographique au sein du territoire national. La fonction de coordination et d'expertise sollicitée dans ce cadre dépasse l'échelon régional et encore davantage l'échelon départemental. La consultation des départements ne se justifie pas dès lors qu'ils ne détiennent pas de compétence en matière de gestion des sites, celle-ci étant décentralisée aux régions.

Le présent article prévoit, en revanche, que les régions seront consultées pour ce qui concerne la désignation des sites exclusivement terrestres. Il n'est pas utile d'alourdir davantage le processus de consultation dans la mesure où le processus de désignation des sites, en cours depuis plus de vingt ans, est proche de son terme. Enfin, les départements sont déjà associés aux comités de pilotage des sites Natura 2000. Par ce biais, ils peuvent soumettre à l'État un projet de création ou de modification d'un site Natura 2000 sans formalisme imposé. Avis défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** J'adore cette démocratie dans laquelle les seuls auxquels on ne demande pas leur avis sont les élus locaux et les assemblées qu'ils composent !

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Ce n'est pas le sujet ici ! On ne peut pas tout mettre dans la loi !

**M. Raphaël Schellenberger.** C'est précisément le sujet, madame la ministre ! Les processus démocratiques dont nous parlons visent à consulter largement les différents acteurs, à l'exception des élus, auxquels on ne demande pas leur avis.

Contrairement à ce que vous dites, monsieur le rapporteur pour avis, les départements sont compétents en matière de gestion des sites naturels sensibles. Ils disposent même d'une fiscalité en la matière, la taxe d'aménagement, qu'ils utilisent quasiment exclusivement pour la gestion des espaces naturels sensibles. Et pourtant, on ne leur demande pas leur avis !

Cet amendement est logique et respecte la prééminence de la démocratie représentative.

*(L'amendement n° 782 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3301.

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Cet amendement rédactionnel rétablit la rédaction initiale de l'article 13 telle qu'adoptée par le Sénat en remplaçant les mots « sous réserve » par les mots « sans préjudice » au début de l'alinéa 15.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission du développement durable. J'y suis favorable à titre personnel.

*(L'amendement n° 3301 est adopté.)*

*(L'article 13, amendé, est adopté.)*

### Article 13 bis

**M. le président.** L'amendement n° 964 de M. Guy Bricout est défendu.

*(L'amendement n° 964, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1694.

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Il prévoit d'ajuster les conditions de mise en œuvre de la dérogation dont dispose le préfet de département s'agissant du taux de participation minimale de la collectivité ou du groupement assurant la maîtrise d'ouvrage d'un projet d'investissement visant à restaurer la biodiversité au sein d'un site Natura 2000 exclusivement terrestre.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Pardonnez-moi d'insister, mais ces diverses dispositions marquent une rupture dans la manière dont on concevait jusqu'à présent l'administration publique locale. Il y aura donc un domaine, la biodiversité, dans lequel le maître d'ouvrage n'aura pas besoin de s'engager. Voilà ce que prévoit ce projet de loi ! Un tel système, assez fou selon moi, ne sera pas de nature à mobiliser les territoires en faveur de la protection de la biodiversité.

Par cette disposition, vous dites aux territoires que la biodiversité est un sujet si important qu'ils n'ont pas besoin de s'en occuper : signez en bas à droite et ne vous préoccupez pas du reste ! Vous n'aurez même pas à payer ou à vous en soucier : les maîtrises d'ouvrage déléguées seront confiées à des structures intermédiaires construites au préalable. L'État n'a besoin ni de votre avis, ni de votre argent. Il s'occupera de tout chez vous, dans votre dos !

(L'amendement n° 1694 est adopté.)

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

### Article 13 *quater*

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger, pour soutenir l'amendement n° 1253 visant à rétablir l'article 13 *quater*, supprimé par la commission.

**M. Raphaël Schellenberger.** Monsieur le président est pressé, c'est bientôt l'heure du déjeuner !

**M. le président.** Le président n'est pas pressé : nous respectons les horaires traditionnels et il n'y pas d'exception à la règle.

**M. Raphaël Schellenberger.** Vous êtes pressé de passer quelques amendements supplémentaires avant la pause...

**M. le président.** Je suis pressé de vous entendre, monsieur Schellenberger, sur le fond, comme d'habitude !

**M. Raphaël Schellenberger.** Ne vous en faites pas : j'aurais été là dès la reprise pour défendre cet amendement important,...

**M. le président.** Vous allez pouvoir le faire maintenant !

**M. Raphaël Schellenberger.** ...qui concerne la question du loup et vise à rétablir l'article 13 *quater*. Celui-ci, introduit par le Sénat avant d'être supprimé en commission à l'Assemblée, visait à permettre une application différenciée, dans les communes de montagne, des plafonds d'abattage des loups définis au niveau national. Cette question fait de nouveau la une des médias : elle remet enfin en lumière les difficultés auxquels les territoires de montagne peuvent être confrontés, notamment en ce qui concerne l'élevage et le pâturage, qui sont, faut-il le rappeler, au cœur de notre stratégie d'entretien des paysages.

Parler de biodiversité, c'est bien, mais si on se coupe de cet outil d'entretien des paysages – et de leur biodiversité – que constituent les pâtures et l'élevage de montagne, nous aurons tout raté. Il faut en effet rappeler qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante en la matière. La dérogation concernant l'abattage des loups ne nuit pas à la survie de l'espèce, alors que des dommages importants sont régulièrement causés aux cultures et aux élevages. Cet amendement du groupe Les Républicains vise donc à rétablir le présent article, introduit par le Sénat.

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

**M. Jean-Claude Leclabart, rapporteur pour avis.** Le Sénat avait introduit un article 13 *quater* permettant de définir localement, par arrêté préfectoral, des plafonds de prélèvement des loups indépendamment du plafond national. La commission a décidé de supprimer l'article en question, que vous proposez de rétablir. Nous y sommes opposés ; en effet, un tel article pourrait menacer la capacité de la France à garantir un état de conservation favorable pour le loup et donc à respecter ses engagements internationaux et européens en la matière, en particulier ceux de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages, dite directive « habitats ».

Par ailleurs, le sujet du loup fait d'ores et déjà l'objet d'une politique spécifique, le plan Loup, qui permet d'impliquer l'ensemble des parties prenantes et offre une souplesse de gestion précieuse. Les actions du plan Loup sont dans les faits ciblées sur les territoires les plus touchés par la prédation. L'adoption de votre amendement nuirait à l'efficacité de cet instrument en le rigidifiant et en le complexifiant ; c'est pourquoi l'avis est défavorable.

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

**Mme Jacqueline Gourault, ministre.** Défavorable. Je comprends la préoccupation de M. Schellenberger mais je voulais lui dire que, en application du plan national d'actions 2018-2023 sur le loup et les activités d'élevage, c'est le préfet coordonnateur, spécialisé au niveau national sur la question, qui assume les tirs de défense. Il est susceptible d'adapter le dispositif national à chaque région, en fonction du degré de fréquentation par les loups, afin de protéger les élevages dans les zones les plus touchées. Votre amendement est donc déjà satisfait par le plan national d'actions. Demande de retrait.

**M. le président.** Monsieur Schellenberger, votre amendement est-il retiré ?

**M. Raphaël Schellenberger.** Il ne l'est pas, bien au contraire ! Je n'ai rien entendu qui satisfierait cet amendement. On le voit bien, notamment dans les Pyrénées et même dans les Alpes, mais aussi en Alsace, où des loups ont été observés : la pression du loup ne cesse d'augmenter sur les élevages. Le sujet n'est pas la présence du loup en tant que telle ; ce n'est pas contre elle que nous nous battons mais contre ses effets nuisibles dans certains endroits. Nous sommes pour le moment incapables de nous doter des moyens nécessaires pour lutter contre ces nuisances. Or c'est aussi le propre de notre humanité que de protéger son habitat et ses moyens de production.

Je précise, pour M. le rapporteur pour avis, que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a beaucoup travaillé sur le sujet et que le présent amendement est issu de ses propositions, en particulier la proposition n° 7 du rapport d'information de juillet 2020 sur l'application de la loi montagne 2. Cela démontre tout le sérieux, la pondération et l'équilibre de cette proposition.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, qui sera le dernier orateur de la matinée. Nous sommes pressés de vous entendre !

**M. François-Michel Lambert.** Nous avons en effet une faim de loup ! (Sourires.)

La question du loup ne devrait pas être abordée de cette manière. Je veux signaler que la présence de deux loups a été confirmée hier dans Marseille, au sein du parc national des Calanques. Le sujet mérite donc davantage qu'un débat de quelques secondes juste avant le déjeuner. Je remercie notre collègue pour son amendement, mais je ne le soutiendrai évidemment pas : je pense que nous n'aurons pas le temps de prendre les mesures qui s'imposent au cours de la présente législature, mais le problème est face à nous et nous ne devons plus traîner. Le loup est à Marseille.

*(L'amendement n° 1253 n'est pas adopté. En conséquence, l'article 13 quater demeure supprimé.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

La séance est levée.

*(La séance est levée à treize heures cinq.)*

*Le Directeur*

SERGE EZDRA