

JEUDI 9 AVRIL 2015

**Croissance, activité et égalité des chances économiques
(*Procédure accélérée – Suite*)**

Questions d'actualité

SOMMAIRE

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR	1
CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES (Procédure accélérée – Suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLE 3	1
Mme Évelyne Didier	1
ARTICLE 3 BIS A	2
M. Jérôme Bignon	2
ARTICLE ADDITIONNEL	4
ARTICLE 3 BIS	5
Mme Laurence Cohen	5
Mme Évelyne Didier	5
M. Philippe Dominati	5
ARTICLE ADDITIONNEL	8
ARTICLE 3 QUATER A (Supprimé)	9
ARTICLE 3 QUATER B	9
Mme Évelyne Didier	9
M. Michel Vergoz	9
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	11
<i>Spéculation sur la faim</i>	11
M. Jean Desessard	11
M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget	11
<i>Projet de loi Macron</i>	11
M. Dominique Watrin	11
Mme Axelle Lemaire, secrétaire d'État chargée du numérique	12
<i>Mesures pour l'investissement et l'économie</i>	12
Mme Nelly Tocqueville	12
M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget	12
<i>Rachat de Numéro 23 par NextRadioTV</i>	12
Mme Catherine Morin-Desailly	12
Mme Fleur Pellerin, ministre de la culture et de la communication	13
<i>Redécoupage cantonal</i>	13
M. Christian Cambon	13
M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur	13
<i>Kenya et Centrafrique</i>	13
M. Guillaume Arnell	13
M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères	14
<i>Accord sur le nucléaire iranien</i>	14
M. Jean-Yves Leconte	14

M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères	14
Sociétés d'État	14
M. Philippe Dominati	14
M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget	14
Gaz de schiste	15
M. Jean-Claude Lenoir	15
M. Alain Vidalies, secrétaire chargé des transports	15
Cyberterrorisme	15
M. Gilbert Roger	15
M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur	15
HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION NÉO-ZÉLANDAISE.....	16
ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE (Candidature).....	16
CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES	
(Procédure accélérée – Suite)	16
Discussion des articles (Suite)	16
ARTICLE 3 QUINQUIES	16
Mme Fabienne Keller	16
ARTICLES ADDITIONNELS	17
ARTICLE 4	19
Mme Annie David	19
Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur	19
ARTICLE 4 BIS (Supprimé)	22
ARTICLE ADDITIONNEL	23
ARTICLE 5	24
Mme Évelyne Didier	24
Mme Éliane Assassi	24
M. Jean-François Longeot	24
M. Pierre Médevielle	24
ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE (Nomination).....	27
CROISSANCE, ACTIVITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES	
(Procédure accélérée – Suite)	27
Rappel au Règlement	27
Mme Éliane Assassi	27
M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale	28
Discussion des articles (Suite)	28
ARTICLE 5 (Suite)	28
ARTICLES ADDITIONNELS	31
ARTICLE 5 BIS A (Supprimé)	32
ARTICLES ADDITIONNELS	32
ARTICLE 6	33
Mme Évelyne Didier	33
Mme Laurence Cohen	33

ARTICLE 7	34
ARTICLE 8	35
Mme Laurence Cohen	35
ARTICLE 8 BIS A	37
ARTICLE 8 TER	37
ARTICLE 8 QUATER	37
Mme Cécile Cukierman	37
ARTICLE 8 QUINQUIES	37
ARTICLE 8 SEXIES (Supprimé)	39
ARTICLE 8 SEPTIES (Supprimé)	40
ARTICLE 8 OCTIES (Supprimé)	40
ARTICLE ADDITIONNEL	41
ORDRE DU JOUR DU VENDREDI 10 AVRIL 2015	42
ANALYSE DES SCRUTINS PUBLICS	42

SÉANCE du jeudi 9 avril 2015

87^e séance de la session ordinaire 2014-2015

PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE BÉRIT-DÉBAT,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :

M. CHRISTIAN CAMBON, M. JEAN-PIERRE LELEUX.

La séance est ouverte à 9 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Décès d'un ancien sénateur

M. le président. – J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Yves Coquelle, qui fut sénateur du Pas-de-Calais de 2001 à 2007.

Mme Évelyne Didier. – Yves Coquelle était membre de notre groupe CRC. L'un des rares ouvriers à avoir siégé dans notre hémicycle, il était très aimé dans sa région.

Croissance, activité et égalité des chances économiques (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 3

Mme Évelyne Didier. – J'ai eu le plaisir d'entendre M. le ministre sur les ondes ce matin faire des annonces sur un plan de travaux de 3,2 milliards d'euros et un gel des tarifs des autoroutes pour 2015. La représentation nationale aimerait bien en savoir plus !

Mme Nicole Bricq. – C'est une question d'actualité, posez-la cet après-midi !

Mme Annie David. – C'est en lien direct avec le texte !

M. le président. – Poursuivez, je vous prie !

Mme Évelyne Didier. – Comment ce gel des tarifs sera-t-il compensé ? On sait que les contrats ont été bien verrouillés... S'agit-il d'un report à la hausse en 2016 ou d'un complément de travaux de 500 millions d'euros ?

Mme Nicole Bricq. – Et les emplois !

Mme Évelyne Didier. – On évoque 10 000, puis 15 000 emplois. Je suis curieuse de savoir comment vous calculez, monsieur le ministre ? Ajoutez-vous à cette somme des petits CDD de quelques mois ?

M. le président. – Le ministre vous répondra en temps et en heure.

Amendement n°6, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Annie David. – Nous demandons la suppression de cet article qui tire les conséquences du précédent libéralisant les liaisons d'autocar. Voici le seul moyen qu'a trouvé le gouvernement pour que les Français qui ne peuvent plus se payer le train puissent se déplacer. C'est en contradiction totale avec la transition énergétique défendue par Mme Royal... qui nécessite de lourds investissements dans le rail, délaissé parce que ces investissements étaient jugés trop importants. D'où la dégradation continue du service aux usagers, le niveau élevé des prix et des conditions de travail qui se détériorent. Vous n'avez pas, semble-t-il, la volonté politique de redresser cette situation.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur de la commission spéciale. – Par cohérence, avis défavorable. Comme vous l'avez dit, c'est un article de coordination.

M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. – Même avis.

L'amendement n°6 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1632, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 1

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Au début du I de l'article L. 1112-2, sont insérés les mots : « Pour les services de transport ne relevant pas des services de transport librement organisés prévus par les articles L. 3111-17 et suivants, » ;

...° Au début du I de l'article L. 1112-2-1, sont insérés les mots : « Pour les services de transport ne relevant pas des services de transport librement organisés prévus par les articles L. 3111-17 et suivants, » ;

M. Emmanuel Macron, ministre. – Je veux m'associer, au nom du gouvernement, à l'hommage rendu à Yves Coquelle, à l'homme et à l' élu.

L'amendement n°1632 précise que les services de transport librement organisés seront intégrés dans les

schémas directeurs d'accessibilité et agendas d'accessibilité programmée avec une adaptation.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Cela demande des éclaircissements. Nous en avons discuté en commission. Est-ce un recul pour l'accessibilité aux personnes handicapées ?

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – En aucun cas. Les nouvelles lignes que nous créons ne sont pas intégrées actuellement aux schémas et agendas. Avec cet amendement, elles le seront, à terme. Nous leur laissons le temps de s'adapter. Ce n'est pas un recul, bien au contraire !

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Sagesse.

M. Jean Desessard. – Ai-je bien compris ? On affirme un principe mais on repousse son application plus tard ?

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Non, l'accessibilité n'est pas repoussée ; au contraire, nous la planifions. Jusque-là, les schémas ne couvraient que les lignes publiques, pas les lignes privées. C'est un engagement politique que nous prenons, et qui est largement partagé.

L'amendement n°1632 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1398, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

Mme Évelyne Didier. – Amendement de cohérence avec la position de fond que nous défendons depuis le début du débat.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Avis défavorable, par cohérence.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – *Idem*.

L'amendement n°1398 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1399, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéas 6 à 14

Supprimer ces alinéas.

M. Michel Le Scouarnec. – L'actuel article L. 3421-2 du code des transports fixe des conditions précises à la desserte intérieure des lignes internationales et permet aux collectivités de s'y opposer, si elles ne sont pas remplies. Le présent article est bien plus qu'une simple coordination, car il banalise le cabotage routier par autocar et la concurrence qu'il implique. En cela, il va plus loin que les articles premier et 2.

Demain une liaison Madrid-Londres, assurée par une entreprise étrangère, pourra librement s'arrêter en France sur son parcours ou une ligne Bruxelles-Rome, par exemple, puisque tous les chemins y mènent...

On ne sait rien du droit social qui sera appliqué aux salariés : sera-t-il belge, allemand, espagnol, italien ou autre ? L'incertitude est grande, d'autant que l'article renvoie à un décret en Conseil d'État. Supprimons-le.

L'amendement n°1399, repoussé par la commission et le gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1680, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 15

Remplacer les références :

5° et 6°

par les références :

5° ou 6°

L'amendement rédactionnel n°1680, accepté par le gouvernement, est adopté.

L'article 3, modifié, est adopté.

ARTICLE 3 BIS A

M. Jérôme Bignon. – Sénateur de la Somme et de la Picardie et, bientôt, de la grande région Somme-Picardie, je ne peux pas ne pas m'exprimer sur le canal Seine-Nord, que certains n'hésitent pas à qualifier de chantier du siècle. La durée du chantier s'étirera de 2017 à 2023 avec la création de 10 000 emplois directs et indirects et 50 000 emplois vers 2050. M. Vidalies l'a dit à l'Assemblée nationale, le chantier, qui pourrait durer six ans, aura un effet de relance et structurant sur des territoires en souffrance. M. Vasselle et Mme Cayeux ne me contrediront pas, puisque, dans l'Oise, le Noyonnais et le Compiégnois, comme dans la Somme, en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais, le projet fait l'objet d'un large consensus transpartisan. Dans la perspective de la fusion de nos régions, il présente l'intérêt de rassembler nos populations et nos territoires.

Tenons notre objectif. Pour cela, la société de projet comme il en existe une pour le Grand Paris, doit voir le jour dans les meilleurs délais. Le gouvernement demande à l'article 3 bis A une habilitation à procéder par ordonnance, sur le fondement de l'article 38 de la Constitution. Cela donne une assise solide à la maîtrise d'ouvrage, aux financeurs l'État, évidemment, l'Europe, mais aussi les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie. C'est très important, car les collectivités territoriales ne veulent pas se contenter de payer. Elles veulent aussi participer. Il y a urgence : il faut pouvoir commencer en 2017. La société, doit être créée, l'établissement public en ordre de marche, rapidement. Je voterai cet article.

L'amendement n°188 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°428, présenté par M. Desessard, Mmes Aïchi, Archimbaud, Benbassa et Bouchoux et MM. Dantec, Gattolin, Labbé et Placé.

Supprimer cet article.

M. Jean Desessard. – Les arguments en faveur du projet de canal Seine-Nord sont bien connus. Les arguments contraires le sont tout autant. Ils suscitent bien des questions : coût environnemental, financier... Le débat doit avoir lieu au Parlement. D'où notre refus de l'ordonnance.

L'amendement n°779 n'est pas défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis défavorable : les collectivités territoriales seront associées à la société de projet, qui aura la maîtrise d'ouvrage et pourra demander des financements à la Commission européenne.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Même avis. Ce projet est un élément de compétitivité de nos territoires, de nos grands ports et de création d'emplois sur des territoires qui souffrent particulièrement. Pour cela, cet article a toute sa place dans ce projet de loi. L'ordonnance se justifie par la technicité du sujet : créer la société de projet, structure dédiée, sur le modèle de la société du Grand Paris, en charge de la construction du canal qui débutera en 2017. Sa création a été recommandée par les deux rapports parlementaires qui se sont penchés sur le sujet et annoncée à l'automne dernier par le Premier ministre.

M. Michel Bouvard. – Le ministre a tout dit : on ne peut plus différer le lancement de ce projet, qui a fait l'objet de tous les rapports et études possibles. Il y va de la crédibilité de la signature de la France en Europe. Depuis des années, des crédits communautaires dédiés aux grandes infrastructures ne sont pas consommés. Les pays de l'Est, eux, auront bientôt bouclé leurs dossiers et nous risquons de laisser passer notre tour... L'ancienne commissaire aux transports, Ana Palacio, le disait : notre déficit en infrastructures coûte 0,7 point de croissance chaque année dans l'Union. C'est la différence entre une croissance atone, et une croissance créatrice d'emplois...

N'oublions pas de traiter la connexion entre les plateformes portuaires, les réseaux fluvial et ferroviaire, sans quoi le canal profitera surtout à l'hinterland belge et allemand, ce qui explique la réserve du maire du Havre.

M. Jérôme Bignon. – J'appuie les propos de M. Bouvard. Le maire du Havre, Édouard Philippe, a cru bon de faire part de ses doutes dans *Les Echos*. Mme Canayer, adjointe au maire du Havre, n'est pas contre le projet. Elle demande justement la connexion du canal à notre façade portuaire et la réalisation de la transversale entre Le Havre et Châlons-en-Champagne, chère à Benoist Apparu. Elle coûterait 250 millions d'euros, contre 4 milliards d'euros pour le canal Seine-Nord. Il me semble que ce n'est pas insoluble.

M. Jean Desessard. – Je veux apporter un contrepoint. Fort bien, un grand canal, mais il semble que ce soit un chaînon isolé puisqu'il n'y a de

connexion ni au nord ni au sud. De grands ports pourraient jouer le rôle qu'on dévolue au canal.

Ce genre de grands travaux ne crée pas forcément de l'emploi sur place ; il est, surtout, réalisé par des entreprises multinationales avec, parfois, des travailleurs détachés...

Quant aux fonds européens, ils pourraient être utilisés ailleurs.

M. Jean-Claude Requier. – Le groupe RDSE est pour l'équipement de notre pays, où tout ne se passe pas qu'à Paris ! Il est donc pour le projet de canal Seine-Nord. Bien qu'il n'aime guère les ordonnances, il votera contre cet amendement. Il faut lancer le chantier.

Mme Nicole Bricq. – Après le canal Seine-Nord, nous parlerons de Charles-de-Gaulle Express... L'interrogation de M. Desessard sur les travailleurs détachés peut être levée avec la carte d'identité des entreprises du bâtiment, qui contribuera à lutter contre le travail clandestin.

Plus important, je me réjouis qu'on lance enfin ce grand chantier que Nicolas Sarkozy refusait d'intégrer dans le programme d'investissements d'avenir au grand dam de M. Marini. Avançons !

L'amendement n°428 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°7 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rédiger ainsi cet article :

Le gouvernement présente un rapport, dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, qui présente les mesures relevant du domaine de la loi ayant pour objet la création d'un établissement public, associant notamment des représentants de l'État, d'établissements publics de l'État et de collectivités territoriales participant au financement du projet, aux fins de réalisation d'une infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit et de développement économique en lien avec cette infrastructure.

Mme Annie David. – Après en avoir débattu au sein de notre groupe, nous avons décidé de demander un bilan, plutôt que la suppression de l'article, pour ne pas nous opposer à un projet qui sera utile aux territoires chers à M. Bignon. D'accord, pour une fois, pour l'ordonnance, pourvu que le ministre revienne devant nous dans trois mois, pour combler le manque d'informations précises sur les conséquences de ce projet. Ce sera l'occasion de discuter, en particulier, de la qualité de l'emploi créé.

L'amendement n°1034 est retiré.

M. le président. – Amendement n°1686, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Supprimer les mots :

société de projet

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – La demande de bilan est contraire au principe même de l'habilitation à légiférer par ordonnance, que la commission a accepté. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Merci de votre ouverture. Demander un nouveau rapport après le rapport Pauvros n'est pas de bonne méthode. La société de projet aura justement pour objet de résoudre les problèmes techniques. Il est difficile de savoir dès maintenant s'il faut moderniser les canaux Freycinet ou les remplacer.

Des clauses de rendez-vous existent avec la représentation nationale. Oui, nous devons être vigilants sur l'emploi local. Mieux vaut cette discipline collective transparente, un retour devant les parlementaires à chaque étape, qu'un rapport. Avis défavorable à l'amendement n°7 rectifié.

Avis favorable à l'amendement n°1686.

Mme Annie David. – Je prends acte des engagements du ministre. Peut-être pourrait-il participer à un débat au Sénat dans trois ou six mois lors d'une semaine de contrôle ? Compte tenu de l'ampleur du projet, tous les représentants qu'ils soient du sud, du centre ou du nord sont concernés. À cette condition, je retirerai mon amendement.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Je viendrai volontiers devant le Sénat et plusieurs fois pour rendre compte et prendre en compte vos avis.

L'amendement n°7 rectifié est retiré.

L'amendement n°1686 est adopté.

M. Gilbert Barbier. – Je voterai cet article mais non sans une pointe de jalousie. Et le canal Rhin-Rhône qui a été abandonné en 1987 alors que la phase d'études était presque achevée ?

M. André Reichardt et Mme Élisabeth Lamure. – Très bien !

M. Thierry Foucaud. – Élu de Seine-Maritime, je veux intervenir sur le projet de canal Seine-Nord. Rouen est le premier port céréalier de France ; la Seine, historiquement, est un axe industriel. Nous avons besoin d'une connexion avec le canal, sans quoi nous serons isolés, dans un véritable cul-de-sac.

En outre, je regrette que la création de plateformes soit repoussée aux calendes grecques. Les terrains, auparavant dévolus à des établissements industriels, qui ont cédé la place à des friches, existent pourtant au Havre ou à Rouen, mais ils ne sont pas achetés et donc pas aménagés. Peut-être le ministre fera-t-il référence au CPER...

Les usines chimiques et pétrochimiques, qui prospéraient naguère dans le bassin de la Seine, de même que les industries automobiles, ayant disparu, il faudrait les dépolluer. Hélas, rien n'a été fait.

Allons tous dans le même sens sur le fluvial, la route mais aussi le ferroviaire - car Rouen est une importante gare de triage, ne l'oublions pas !

M. Patrick Abate. – Pour répondre à M. Barbier, le canal Rhin-Rhône posait d'immenses difficultés environnementales. On a donc privilégié l'option Saône-Moselle puis on a parlé du Rhin-Rhône-Saône-Moselle, le fameux Y, dont on sait bien qu'il ne se fera jamais...

Le canal Saône-Moselle conforterait l'effort de l'État pour développer l'intermodalité et favoriser la prise en charge du flux de poids lourds venus du Nord.

M. Jean Desessard. – En termes d'aménagement du territoire, il y a peut-être d'autres chantiers majeurs à réaliser.

On oublie en outre la question de l'emprise sur les terres agricoles, elles ont une valeur inestimable. Les écologistes sont toujours réticents, direz-vous. Nous ne sommes pas les seuls à dénoncer des grands travaux inutiles, il suffit de lire les rapports de la Cour des comptes ! On multiplie les infrastructures redondantes au prétexte de créer de l'emploi, et quelques années plus tard on s'aperçoit de l'ardoise...

M. François Patriat. – Faire de grands travaux pour créer de l'emploi à court terme n'est pas suffisant. Y a-t-il des chargeurs le long du canal Rhin-Rhône ? On a construit au sud de Dijon un échangeur rail-route à la demande de la CCI et des acteurs économiques ; on l'a fermé un an après parce que presque personne n'y chargeait... Il y a des projets dont on mesure mal l'efficacité à terme.

L'article 3 bis A est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°1036, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 3 bis A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 4311-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 4311-4. - Les investissements effectués par l'Agence des voies navigables pour la modernisation ou le développement des voies d'eau sont réalisés dans le cadre de dispositifs financiers publics, excluant le recours aux contrats de concession ou de partenariat public-privé. » ;

2° Le 8° de l'article L. 4311-2 est abrogé.

Mme Cécile Cukierman. – Notre amendement vise à limiter les recours aux contrats de concession ou de partenariat public-privé. Ces contrats sont un échec. Ne reproduisons pas cette erreur. Outre l'endettement, cette externalisation conduit à une perte de savoir-faire des opérateurs publics.

De plus, les entreprises qui remportent les contrats n'ont pas toujours les compétences et Voies navigables de France doit ensuite réparer les dégâts. Laissons à VNF la charge de l'entretien, de la maintenance, de la sécurité, sinon nous siphonnerons le service public de la voie d'eau...

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Il est excessif d'exclure *a priori* les partenariats public-privé pour le transport fluvial. Le droit existant prévoit déjà que les filiales de VNF doivent être à capitaux en majorité publics. Défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1036 n'est pas adopté.

ARTICLE 3 BIS

Mme Laurence Cohen. – Le CDG Express est un projet pharaonique : 1,9 milliard d'euros, gabegie incompréhensible alors que le RER B existe déjà. Pourquoi ne pas l'améliorer ? Faut-il répondre aux besoins du plus grand nombre ou offrir à quelques-uns un transport sur mesure ? Visiblement vous préférez les projets vitrines... Mieux vaudrait l'amélioration des conditions de transport de centaines de milliers de Franciliens. De plus, à l'heure où le gouvernement entend développer les liaisons par autocar, pourquoi ne pas proposer aux riches hommes d'affaires de le prendre pour rejoindre Paris ?

Enfin, sur la forme, nous sommes opposés au recours aux ordonnances. Et nous ne connaissons pas le montage financier du projet. Comment être certain que l'État et les collectivités territoriales ne seront pas sollicités ?

Mme Évelyne Didier. – Les ordonnances ne sont pas amendables. Cet article dépossède à nouveau le Parlement de ses prérogatives. Les usagers, les élus, les organisations syndicales ont aussi leur mot à dire.

M. Philippe Dominati. – Je ne suis pas loin de partager l'avis qui vient d'être exprimé.

En commission spéciale, ce débat très technique n'a pu être véritablement abordé. (*M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale, le nie*) Voilà vingt ans que ce sujet est sur la table. Mais en Île-de-France, si l'État se trompe sur les infrastructures de transport, ce sont les entreprises et les particuliers qui paient *in fine*. Le projet a vu le jour en 1995, j'y suis favorable comme beaucoup d'élus franciliens. M. Gayssot a rendu son arbitrage en 2000, choisissant la voie ferrée. Puis est venu le débat public.

Le Parlement s'est prononcé en 2006, mais le projet est resté lettre morte. Le projet porté par Vinci a été abandonné en 2011. Aujourd'hui, on nous dit que l'État ne mettra pas un sou... Et entre-temps, le coût a triplé : 1,8 milliard. Qui va payer ? ADP ? SNCF Réseau ? Les partenaires privés ont reculé, c'est l'utilisateur qui risque de payer. Le Parlement est-il prêt à assumer le déficit ? Je souhaite, pour ma part, que les

Franciliens ne soient pas pénalisés, et n'aient pas à payer quand l'État, sans vouloir mettre un euro à la corbeille, veut tout diriger. Voter cette ordonnance sans garantie, c'est mettre la poussière sous le tapis comme l'État le fait depuis vingt ans. (*MM. Jean Desessard et Gérard Longuet applaudissent*)

M. le président. – Amendement n°8, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. – Cet article autorise la réalisation en urgence pour des motifs hypothétiques - jeux Olympiques, exposition universelle - du CDG Express, un projet inutile, coûteux et socialement injuste. Il serait plus opportun de financer la rénovation des infrastructures existantes.

Les élus franciliens discutent depuis longtemps de ce projet qui est loin de faire l'unanimité. Il n'est pas sûr d'ailleurs que les Franciliens l'approuveraient s'ils étaient consultés, surtout au regard du coût exorbitant qu'ils seront peut-être appelés à financer. Ce projet ne résoudra pas les difficultés quotidiennes de transport.

M. le président. – Amendement identique n°429, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

M. Jean Desessard. – Même amendement. Cette question aurait mérité un débat et non une ordonnance. Sur le fond, cette réalisation de prestige, justifiée par des motifs hypothétiques - JO, exposition universelle - est coûteuse. Elle renforce la fracture territoriale qui, mes chers collègues, existe aussi en Île-de-France. Les plus modestes continuent à s'entasser dans le RER. Le tracé menace la seule zone industrielle de Paris, Cap 18, avec 200 emplois détruits à la clef. Tant pour des raisons de forme que de fond, les écologistes sont contre ce projet précipité et discutable.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable à la suppression de l'article. On discute depuis longtemps de ce projet. Pour qu'il puisse voir le jour, on ne peut plus perdre de temps.

Les échanges ont été nourris en commission spéciale, monsieur Dominati. Toutefois, j'interroge M. le ministre sur la constitution de la filiale entre ADP et SNCF Réseau et sur le financement du projet. Le gouvernement a transmis à la Commission européenne un rapport à ce sujet en décembre dernier. Nous ne pourrions avoir un débat serein si nous n'avons pas toutes les informations.

Mme Annie David. – Et l'autocar que vous défendiez hier ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – Pour relancer la croissance, il faut arrêter de procrastiner. Avançons. Le projet n'est pas exclusif d'autres solutions : autocar, contournements et prolongements des lignes...

Personne ne prétend régler le problème des transports quotidiens en Île-de-France avec le CDG Express.

Le projet justifie un traitement particulier car l'ouverture de la ligne peut être réalisée sans argent public. Une société commune ADP-SNCF Réseau sera chargée de porter le projet. L'administration, sous l'autorité du ministre, n'est pas l'ennemi de classe du Parlement, elle travaille pour l'intérêt général. Des agents travaillent dans cette société de projet qui aura pour mission de monter un plan d'affaires crédible, avec une tarification adaptée - on évoque pour l'instant 23 à 25 euros. Aux entreprises et hommes d'affaires de décider, l'offre de mobilité doit être variée, déclinée pour chaque clientèle.

Le projet a été déposé à la BEI pour être éligible au titre du plan Juncker et bénéficié de taux d'intérêts réduits, ce qui permettrait de moduler les tarifs.

Tous les paramètres ne sont pas encore définis. Mais, comme pour le canal Seine-Nord, nous rendrons compte dans la transparence de la situation devant le Parlement. Je confirme qu'il n'y aura pas d'argent public et que le projet doit être mis en résonance avec le financement public du Grand Paris.

M. Roger Karoutchi. – Je suis lassé d'entendre les mêmes discours depuis vingt ans sans que rien ne bouge jamais. Tant que vous ne donnerez pas à un acteur unique la gestion des transports publics, on tournera en rond. Il y a dix ans déjà on opposait le CDG Express à la rénovation de la ligne B Nord. Le CDG Express est nécessaire, non à cause d'une hypothétique exposition universelle, mais parce que l'Île-de-France perd son attractivité face à Londres, à Barcelone, à Berlin. Nous avons besoin d'un bon réseau de transports pour faire revenir les investisseurs. (*M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale, approuve*) L'État sans cesse fait des promesses mais ne fait rien. Pour le Grand Paris Express, il nous autorise à lever des taxes... (*Applaudissements à droite*) ... mais il ne met pas la main au portefeuille.

Je suis inquiet. Est-ce à la SNCF de porter ce projet ? On sait combien elle est endettée... À ADP ? Elle ne cherche qu'une chose, à se faire oublier, jusqu'au nom de son président. Mieux vaut que la SNCF fasse son job : investir enfin sur le réseau francilien, qu'elle néglige depuis vingt ans pour construire le TGV !

Mme Nicole Bricq. – Ce n'est pas nouveau !

Mme Éliane Giraud. – Qu'avez-vous fait quand vous étiez au gouvernement ?

M. Roger Karoutchi. – Qu'on passe par une ordonnance, je veux bien, mais qu'on porte enfin le premier coup de pioche. (*Applaudissements à droite*)

Mme Christine Prunaud. – La demande d'habilitation à légiférer par ordonnance est imprécise. Et nous ne voulons pas voir le Stif dépossédé de ses compétences. Le CDG Express bénéficiera aux plus

riches. Qu'est devenue la promesse républicaine d'égalité ? Nous devrions garantir à tous la possibilité de voyager dans de bonnes conditions.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Le compte rendu de la réunion de la commission spéciale montre, monsieur Dominati, que le débat a été fourni. À cause d'un problème sur la ligne B du RER, j'étais aussi un peu en retard...

Nicolas Sarkozy avait voulu prendre la question des transports franciliens à bras-le-corps ; la nouvelle majorité a poursuivi le travail. Le Grand Paris Express avance, une échéance est fixée à 2024.

Ce matin, à cause d'un incident voyageur, la ligne B était bondée. J'ai attendu le deuxième train... Un voyageur qui arrive de Roissy avec ses bagages doit pouvoir se rendre rapidement à Paris dans de bonnes conditions. CDG, longtemps fustigé pour sa qualité de service, a fait des efforts, mais son accessibilité reste son talon d'Achille.

M. de Romanet, président d'ADP, a boosté le dossier et indiqué qu'ADP s'engagerait dans le CDG Express. Le projet est lancé depuis longtemps. Je comprends les inquiétudes de M. Dominati, mais on avance. La piste Vinci a été abandonnée, heureusement, mais le projet ADP-SNCF Réseau à 50 %-50 % est en train de se monter. Le budget est estimé à 1,7 milliard. Son taux de rentabilité est estimé à 8 %. Il n'y aura pas de financement public mais le gouvernement porte une demande de soutien à la BEI de 400 millions d'euros. Une partie des travaux bénéficiera à l'amélioration de la ligne RER B et de la ligne 4.

Cette question concerne non seulement les Parisiens, mais aussi les voyageurs internationaux ou les provinciaux qui passent par Paris.

M. Jacques Mézard. – Il n'est pas anormal que le représentant du département le plus enclavé de France s'exprime sur le CDG Express. Il faut faire ce projet. C'est une question d'intérêt national. Paris est une ville-monde, il lui faut un aéroport digne d'elle. Gouverner, c'est choisir, dégager des priorités. Le recours à l'ordonnance vise à favoriser le lancement du projet. Nous sommes ici majoritairement favorables à ce projet, alors, monsieur le ministre, faites-le.

Toutefois, la croissance ne concerne pas que les zones fortement peuplées. Je regrette qu'on m'objecte sans cesse le manque d'argent lorsque je demande quelques milliers d'euros pour une liaison aérienne par jour entre la préfecture la plus enclavée de France et Paris... Monsieur le ministre, la croissance, ce n'est pas seulement pour les territoires qui ont déjà tout !

Mme Nicole Bricq. – La réalisation du CDG Express est une nécessité objective pour l'attractivité du pays. L'enjeu est national. Il ne s'agit pas d'un investissement pour les riches. Les hommes d'affaires atterrissent au Bourget, non à Roissy, où se croisent des ingénieurs, des cadres qui voyagent, non en classe d'affaires, mais en classe économique. Un

voyageur qui vient d'Asie a le droit d'accéder à Paris en moins de deux heures !

Visiblement, M. Karoutchi est déjà en campagne électorale... (*M. Roger Karoutchi proteste*). Les rapports entre la région capitale et l'État ont toujours été délicats, que le gouvernement soit de droite ou de gauche. La compétence transport a été transférée seulement en 2006, contre 2001 ailleurs. Il a fallu faire un état des lieux, le CFL s'en est mêlé, notre ancien collègue Fourcade a mené de longs travaux d'investigation. L'État ne met pas un euro ? Plus d'un milliard est prévu dans le contrat de plan 2015-2020 pour la modernisation du réseau...

Pour conclure, je dis comme M. Mézard : avançons !

Mme Laurence Cohen. – Je note vos contradictions. Vous faites fi des efforts du Stif pour améliorer le réseau. Quel mépris des élus ! Lorsqu'on monte des projets sans concertation avec les acteurs, on ne peut commettre que des impairs.

On sort 1,9 milliard du chapeau quand on demande sans cesse des économies aux écoles, aux hôpitaux au prétexte que les budgets sont contraints.

On nous demande de signer un chèque en blanc en ignorant quels seront les liens établis entre le CDG Express avec le réseau existant. On fait fi de la démocratie, de la concertation et des problèmes quotidiens de transport en Île-de-France. M. Capocanellas n'est pas le seul à connaître la galère dans le RER. Arrêtons d'opposer les gens, M. Dominati a raison.

M. Bruno Sido. – Voici l'axe Dominati-Cohen ! C'est UM-PC...

Mme Laurence Cohen. – Oui, il arrive que nous nous rejoignons et je ne vois pas pourquoi je ne le dirais pas. Je ne passe pas mon temps à opposer les gens, moi ! Le CRC maintient son opposition à cet article, sur la forme comme sur le fond.

M. Philippe Dominati. – Je n'ai pas eu de réponses à mes questions. La méthode choisie est hasardeuse. Que tout le monde le sache : il n'y aura pas de liaison directe entre les deux grands aéroports parisiens. L'État ne mettra pas un sou, dites-vous. Cela signifie que SNCF Réseau, qui va si bien, et ADP financeront le projet ; dont acte.

Lors du projet de loi sur le Grand Paris, M. Pozzo di Borgo avait défendu un amendement, que j'avais soutenu, pour dire à l'État qu'il fallait une liaison directe Roissy-Paris-Orly.

Le gouvernement ne s'est pas engagé à ne pas inventer une taxe qui pèsera sur les entreprises et les Franciliens, comme il l'a fait pour le Grand Paris.

Bref, je ne crois pas à cette ordonnance et je m'abstiendrai sur cet amendement.

*Les amendements identiques n^{os} 8 et 429
ne sont pas adoptés.*

M. le président. – Amendement n°1037, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. – Les sénateurs CRC ne sont pas les seuls à s'inquiéter de ce projet ; d'autres élus et les associations le font également. Comment ne pas voir que le CDG Express est destiné à relier des pôles d'affaires ? J'entends bien, les touristes emprunteront également la liaison. Mais, tout de même, le progrès ne vaut pas seulement pour quelques-uns.

Le procès fait à la SNCF est indécent, alors qu'on lui a imposé le cadre libéral européen. J'ai l'impression qu'on veut la mettre en berne. Nous, nous sommes pour la modernisation du réseau existant - et non pas, comme s'empresseront de le dire certains, hostiles à toute modernisation.

M. le président. – Amendement n°1685, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Remplacer les mots :

Roissy-Charles-de-Gaulle

par les mots :

Paris-Charles-de-Gaulle

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Amendement rédactionnel.

Avis défavorable à l'amendement n°1037 qui va plus loin que l'amendement de suppression de l'article, puisqu'il supprime même l'article du code des transports qui sert de base à ce projet de loi de loi.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Nous faisons pleine confiance à ADP et SNCF Réseau. La preuve, nous avons reconduit leurs présidents ! Avis défavorable à l'amendement n°1037, favorable à l'amendement n°1685.

M. Patrick Abate. – On nous demande un chèque en blanc : cet article 3 *bis* autorise le gouvernement à modifier un article du code des transports sans indiquer dans quel sens. Tout sera décidé par le gouvernement sans que nous en sachions rien, sans que les collectivités territoriales soient associées. Cette volonté centralisatrice est contraire à la loi NOTRE.

L'État décidera donc sans payer - cela est écrit clairement. Qui versera l'éventuelle compensation pour mission de service public ? Les collectivités territoriales, à qui on retire des crédits ? Encore une fois, tout cela est trop flou.

M. Roger Karoutchi. – L'État ne mettra pas la main à la poche, ce débat est clos.

Quant à l'amendement n°1037, je ne le comprends pas. Ce n'est déjà plus le Stif qui réalise les

infrastructures. L'entité réalisatrice, c'est désormais la Société du Grand Paris.

L'amendement n°1037 n'est pas adopté.

L'amendement n°1685 est adopté

M. Michel Le Scouarnec. – Comme l'ont dit mes collègues, le projet de CDG Express est pharaonique : près de 2 milliards d'euros ! Le Breton que je suis peine à comprendre toute la subtilité des débats parisiens mais je vois bien pourquoi l'État doit d'abord investir dans l'amélioration de la ligne RER B, fréquentée par les classes modestes et moyennes. Beaucoup de travailleurs arrivent tôt sur leur lieu de travail, nettoient les bureaux, gardent les enfants. Ils doivent ensuite perdre deux heures entassés dans le train. Imaginez la galère ! Que veut la population ? Vous l'êtes-vous demandé ?

Les habitants de la Porte de la Chapelle veulent l'enfouissement de la ligne CDG Express, qui est menacé malgré le vote unanime du conseil d'arrondissement. Déjà, ils subissent de multiples nuisances routières. N'en rajoutons pas, ces quartiers populaires souffrent déjà.

Mme Catherine Procaccia. – Les salariés de Roissy emprunteront aussi cette liaison, elle ne sera pas fréquentée par les seuls hommes d'affaires, qui, d'ailleurs, ne sont pas précisément des adeptes des transports en commun. (*« Très bien » à droite*)

M. Michel Bouvard. – Je voterai cet article sans état d'âme. Une liaison rapide pour la première plateforme aéroportuaire continentale est indispensable. Nous avons besoin de SNCF Réseau pour la partie ferroviaire qu'ADP ne maîtrise pas.

Pas de subvention publique ? C'est l'occasion de candidater au plan Juncker, le dossier est prêt depuis des années ! Pour avoir fait partie de la dernière équipe à avoir réussi à faire attribuer des jeux Olympiques à la France, je peux vous dire que l'existence d'une telle liaison est indispensable au succès de Paris. On ne nous pardonnerait pas d'avoir procrastiné !

M. Roger Karoutchi. – Encore « procrastiner » ? Qu'est-ce que ce vocabulaire dont la mode a été lancée par le ministre ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – C'est gramscien ! (*Sourires*)

M. Francis Delattre. – C'est un vieux projet. Maintenant qu'il est en tête de gondole pour bénéficier du plan Juncker, il se précise. Une ordonnance ? Pourquoi pas si cela permet d'avancer. Foin de formalisme ! Représentant du nord de Paris, je soutiens ce projet.

Mme Nicole Bricq. – On vote ! On vote !

M. Francis Delattre. – Je peux m'exprimer ?

Sur ce point, je me sens en plein accord avec le ministre.

L'article 3 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°287, présenté par MM. Carle, L. Hervé et Pellevat.

Après l'article 3 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Compte tenu du service rendu aux usagers, il peut être institué, à titre exceptionnel et temporaire, dans les mêmes conditions que pour un ouvrage d'art, une redevance pour l'usage de la route express nouvelle entre Machilly et le contournement de Thonon-les-Bains.

L'institution de cette redevance satisfait aux dispositions des articles L. 153-2 à L. 153-5 du code de la voirie routière.

M. Jean-Claude Carle. – Cet amendement s'inscrit pleinement dans l'objet de ce projet de loi : la croissance et la relance de grands chantiers. Il s'agit de la route express reliant Machilly au contournement de Thonon-les-Bains.

L'État s'étant désengagé de ce projet, laissons les collectivités territoriales prendre, comme elles le souhaitent, la maîtrise d'ouvrage. Le département et les 52 communes concernées se sont engagés à financer ce projet mais nous souhaitons pouvoir instaurer un péage comme on l'a fait pour le contournement ouest de Lyon. (*Applaudissements à droite*)

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteuse. – Avis favorable à cet amendement, bien qu'il soit très local mais lié au regrettable abandon de l'écotaxe.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Le processus enclenché par la décision qu'a prise le département le 27 janvier 2014 suit son cours. Une nouvelle étape sera franchie en avril : le préfet lancera les consultations. Dès lors que la décision ministérielle est prise, l'amendement est satisfait et peut être retiré.

M. Jean-Claude Lenoir. – Un « tiens » vaut mieux que deux « tu l'auras ».

Mme Éliane Giraud. – Nous avons discuté de ce projet de contournement dans le contrat de plan État-région. La région Rhône-Alpes le porte aussi, chacun a fait un pas en avant. Je m'en réjouis.

M. Jean-Claude Carle. – Je maintiens mon amendement.

M. Jean-Claude Lenoir. – Ceinture et bretelles !

À la demande du groupe UMP, l'amendement n°287 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°126 :

Nombre de votants.....	337
Nombre de suffrages exprimés.....	334

Pour l'adoption..... 198
 Contre 136

*Le Sénat a adopté et l'amendement n°287
 devient un article additionnel.*

L'article 3 ter demeure supprimé.

ARTICLE 3 QUATER A (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°1039 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Dans un délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur les conséquences pour les usagers du développement du transport par autocar en termes de sécurité, de confort et de fiabilité.

Mme Évelyne Didier. – Il faut un rapport pour vérifier que la libéralisation des liaisons par autocar bénéficie bien aux voyageurs.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis défavorable : c'est une demande de rapport.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Sagesse.

*L'amendement n°1039 rectifié n'est pas adopté
 et l'article 3 quater A demeure supprimé.*

ARTICLE 3 QUATER B

Mme Évelyne Didier. – J'interviens en lieu et place de M. Vergès, vous vous doutez que j'évoquerai La Réunion.

À quelques mois de la COP21, il faudrait développer le ferroviaire dans l'outre-mer. À La Réunion, le chemin de fer, construit à la fin du XIX^e siècle, était une prouesse technique. Lors des Trente Glorieuses, les élus de droite l'ont jugé pas assez moderne et l'ont remplacé par une route rapide au pied des falaises bordant l'océan. On y brave la houle, les effondrements sont nombreux. Conséquence : la thrombose routière, la dépendance au pétrole...

Dans ce contexte, notre collègue Vergès a défendu un projet tram-train, soutenu par le candidat François Hollande et par Ségolène Royal... Malheureusement, la spécificité ultramarine n'a pas été prise en compte. La Réunion a besoin d'un concours de l'État d'autant qu'il n'y existe pas de TIPP.

M. Michel Vergoz. – Je ne peux pas rester silencieux si l'on parle de La Réunion. Le projet tram-train est un serpent de mer. L'abandon du chemin de fer a constitué une erreur historique, c'est un fait. J'étais encore dans mon berceau.

M. Roger Karoutchi. – Vraiment ?

M. Michel Vergoz. – La Réunion est en coma circulatoire, cela est également vrai. En revanche, je ne laisserai pas dire que le projet tram-train a été

abandonné par l'État. Relisez la décision du tribunal d'appel de Bordeaux de 2010 ou l'année suivante : il fallait 80 millions d'euros par an sur trente ans pour le réaliser. Dans ces conditions, comment a-t-on pu mettre ce projet sur les rails, si j'ose dire ?

M. le président. – Amendement n°360 rectifié, présenté par MM. Vaspard, Commeinhes, Calvet et Charon, Mme Deseyne, M. Doligé, Mmes Deromedi et Duchêne et MM. Mouiller, Laménie, Pierre, Revet, de Nicolaÿ, César, Gremillet et Vasselle.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur l'évolution de l'offre ferroviaire et sur les moyens de remédier à l'érosion du trafic, tant en matière d'investissement que de politique tarifaire, de taux de remplissage des liaisons, d'information du public et d'adaptation de l'offre de service public aux besoins des usagers.

M. Michel Vaspard. – La commission spéciale a supprimé, à juste titre, les trop nombreuses demandes de rapport. Il nous en faut quand même un sur le développement des lignes autocar pour vérifier qu'elles sont complémentaires au train. C'est indispensable, sans quoi notre réseau se réduira encore. Nous n'avons déjà plus la « toile d'araignée » dont on parlait hier.

M. le président. – Amendement identique n°1038 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Mme Annie David. – Nous voulons un rapport pour vérifier les actes. Hier, la SNCF annonçait vouloir diminuer les lignes intercity... (*Mmes Laurence Cohen et Éliane Assassi brandissent des cartes*) à cause de la charge de sa dette. L'Allemagne, si souvent citée en exemple, a refinancé la dette de la *Deutsche Bahn*.

M. le président. – Amendement n°1040, présenté par M. Vergès et les membres du groupe CRC.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. - L'article L. 1613 - 1 du code général des collectivités territoriales est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« À compter de 2016, cette somme est majorée de 100 millions d'euros, destinés à l'exercice de la compétence d'autorité organisatrice de transport des régions d'outre-mer.

« Ce montant est révisé chaque année par référence à l'évolution de la formation brute de capital fixe du secteur marchand, prévu en annexe de la loi de finances de l'année. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Cécile Cukierman. – Le code général des collectivités territoriales a confié aux régions la compétence ferroviaire, mais celles d'outre-mer n'ont pas bénéficié des concours financiers de l'État puisqu'il n'y avait pas d'infrastructures ferroviaires. En métropole, il faut le rappeler, le réseau a été financé par l'État. Dans les outre-mer, la voiture particulière prend de plus en plus de place. Quelque 25 000 véhicules sont importés chaque année à La Réunion venant engorger un réseau routier déjà saturé.

Si l'on ne met pas rapidement en place une alternative au tout automobile, les conséquences seront lourdes : augmentation du principal poste d'importation qu'est le carburant, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, coma circulatoire.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable aux amendements n^{os}360 rectifié et 1038 rectifié, ce sont des demandes de rapport. L'amendement n^o1040 soulève une vraie question ; en revanche, le débat sur la DGF doit avoir lieu en loi de finances. Je rappelle que cette dotation, ce que nous regrettons tous, diminuera de 11 milliards les trois prochaines années (*On renchérit à droite*)

M. Emmanuel Macron, ministre. – Inutile de revenir sur les apports de la loi ferroviaire entrée en vigueur le 1^{er} janvier de cette année.

Cette loi institue un haut comité du système ferroviaire qui sera justement saisi des points que vous évoquez. Les amendements n^{os} 360 et 1038 rectifié sont donc satisfaits. Rien dans l'amendement n^o1040 n'indique que le surplus de DGF réclamé servira à la réalisation d'infrastructures ferroviaires. La refonte de la DGF a été opérée alors que La Réunion n'avait pas de système ferroviaire. Il n'y a pas eu non plus de transfert de compétences depuis. Cette approche n'est pas la bonne. Les accords de Matignon II de 2010 ont prévu de nouveaux projets - une nouvelle route du littoral et le développement d'un réseau régional public de transports en commun - que le gouvernement soutiendra. Il existe trois projets de bus à haut niveau de service à La Réunion. L'État tiendra ses engagements. Avis défavorable à l'amendement n^o1040.

M. Charles Revet. – Je ne parlerai pas du tram-train, même s'il aurait été judicieux de l'évoquer... Nos rapporteurs ont fait un excellent travail, ainsi que le président de la commission spéciale...

M. Roger Karoutchi. – Prenez le compliment, on ne connaît jamais la suite !

M. Charles Revet. – Mais certains rapports sont utiles. Pourquoi ai-je cosigné l'amendement Vaspart ? La dégradation avérée de notre système ferroviaire n'est pas normale, alors qu'il accompagnerait parfaitement notre économie. Ce réseau qui avait tant d'atouts perd des parts de marché au profit d'autres modes de transport. Nous devons comprendre pourquoi.

M. Joël Guerriau. – Le groupe UDI-UC suivra la position de la commission spéciale. La population de La Réunion passera de 850 000 habitants à un million, dans les quinze prochaines années, ce qui risque d'aggraver l'engorgement routier. Le problème est général à l'outre-mer, où l'on immatricule plus de véhicules que ces territoires peuvent en absorber. Néanmoins, il est faux de prétendre que La Réunion manque de recettes pour développer le ferroviaire. Il y a d'autres moyens que l'impôt pour agir : l'octroi de mer a rapporté 398 millions d'euros l'an dernier.

Mme Christine Prunaud. – Notre groupe partage le souhait de M. Vaspart de repenser le rôle du ferroviaire dans notre pays, même si notre analyse politique diffère.

En Bretagne, dans les Côtes-d'Armor en particulier, nous avons des associations actives de défense des voies ferrées.

Notre région souffre d'une relative faiblesse de la production industrielle, largement dédiée à la transformation des produits agricoles, au détriment d'un développement plus harmonieux, d'une palette plus étendue d'activités.

La crise avicole des dernières années, après celle du lait, a comme chacun le sait, mis en difficulté de nombreuses entreprises. Nous sommes attachés à la présence d'un fort service public du transport ferroviaire, pour les personnes comme pour les biens et marchandises, dans l'ensemble des régions du pays, fussent-elles excentrées.

C'est pourquoi nous sommes inquiets de la situation financière de la SNCF. La séparation de la SNCF et de RFF, il y a quelques années, après la réforme Fillon, a entraîné une dette importante, plus de 40 milliards d'euros.

Il nous faut veiller à l'équilibre financier de la SNCF, qui pâtit de ce fardeau.

Mme Annie David. – Le rapport était prévu par la loi sur le ferroviaire, dites-vous. Nous l'attendons toujours... Quand paraîtra-t-il, au juste ?

M. Jean Desessard. – Faut-il un rapport sur le rapport, en somme ?

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Nous avons examiné vingt amendements. Il en reste plus de 1 400... Sans doute pourrions-nous accélérer la discussion lorsque les interventions sont convergentes ?

M. André Reichardt. – Très bien !

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Ce n'est pas le moment de faire un bilan de la réforme ferroviaire, qui a suscité, ici même, de longs et riches débats.

M. le président. – Je donne la parole à M. Vaspart qui a entendu l'appel du président de la commission spéciale.

M. Michel Vaspert. – Je l’ai entendu... Et j’entends depuis deux jours ! Je retire l’amendement n°360 rectifié tout en soulignant le problème crucial de la perte des voies ferrées en Bretagne, où nous avons un très dense réseau secondaire, et ailleurs. J’étais au ministère des transports hier. Les clefs de répartition ont changé. La part de financement des collectivités territoriales passe de 8 % à 25 %. Comment ferons-nous avec la baisse programmée des dotations de l’État, de 11 milliards d’euros au total, alors que le montant de certains projets avoisine 25 millions d’euros ?

Les amendements n°s 360 rectifié et 1038 rectifié sont retirés.

L’amendement n°1040 n’est pas adopté.

M. Emmanuel Macron, ministre. – La loi sur le système ferroviaire est entrée en vigueur le 1^{er} janvier. Le haut comité, qui comprend toutes les parties prenantes, dont des parlementaires, est en cours de formation. Dès qu’il sera constitué, il sera saisi par le gouvernement du rapport que vous proposez avant l’été.

L’article 3 quater B demeure supprimé, ainsi que l’article 3 quater.

La séance est suspendue à 12 h 50.

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

La séance reprend à 15 heures.

Questions d’actualité

M. le président. – L’ordre du jour appelle les questions d’actualité au gouvernement. Je vous rappelle que la séance est retransmise en direct sur France 3 et Public Sénat.

Spéculation sur la faim

M. Jean Desessard. – Dans le monde, dans notre monde, une personne sur neuf souffre de la faim. Des apprentis-sorciers parient sur les OGM, alors que le manque de nourriture est lié, avant tout, aux conflits armés, au changement climatique, à la concurrence déloyale des pays développés et au prix de la nourriture. Celui des matières premières, de plus en plus volatil, est dévastateur pour les populations les plus fragiles. Cette volatilité est le résultat de la financiarisation des marchés alimentaires et agricoles. Comme l’a montré la Banque mondiale, les banques françaises - BNP Paribas, Société générale, Natixis - en sont tout particulièrement responsables, en proposant aux investisseurs des fonds indiciels de matières premières, fonds qui ont causé la flambée des prix alimentaires de 2008. Où en sommes-nous de l’application des mesures d’encadrement de la spéculation agricole prévues par la loi bancaire ?

Comment agit l’Autorité des marchés financiers (AMF) ?

Au-delà, la spéculation sur la faim est-elle politiquement acceptable, quand on voit avec quelle facilité BNP a pu absorber son amende américaine de 9 milliards - preuve que le monde de la spéculation ne connaît pas la famine ! - et que le gouvernement vient d’obtenir un rabais considérable pour les banques françaises dans leur contribution au Fonds de résolution européen ?

M. Christian Eckert, secrétaire d’État auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget. – La loi bancaire française de juillet 2013 a anticipé les règles européennes. Votre groupe nous y a aidés. Le pouvoir de supervision de l’AMF a été renforcé sur les marchés de matières premières agricoles et des limites de position introduites sur les instruments financiers qui ont pour sous-jacents lesdites matières. Un *reporting* quotidien doit être fait à l’AMF. Les banques ne peuvent détenir des stocks physiques pour influencer sur les marchés.

Par prudence, l’AMF a préféré attendre la publication des standards techniques européens, après quoi elle a lancé ses consultations le 22 décembre. L’interdiction pure et simple de ces fonds spéculatifs n’aurait d’impact qu’au niveau européen.

Autre preuve du volontarisme du gouvernement : l’adoption par l’Assemblée nationale de la proposition de loi Potier qui responsabilise les sociétés mères et donneurs d’ordre sur l’emploi de main-d’œuvre, notamment dans les pays asiatiques. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Projet de loi Macron

M. Dominique Watrin. – Je salue la mobilisation des retraités, salariés et chômeurs qui défilent actuellement contre l’austérité et le projet de loi Macron (*Exclamations à droite*)

Mme Éliane Assassi. – Ça bouge !

M. Dominique Watrin. – Ces dizaines de milliers de manifestants exigent le retrait du pacte de responsabilité et dénoncent les 40 milliards d’euros de cadeaux aux entreprises sans considération d’efficacité économique ni contreparties.

M. Jean-Marie Le Guen, secrétaire d’État auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. – Le gouvernement ne fait pas de politique d’austérité.

M. Dominique Watrin. – Comme le ministre de l’économie, nous considérons que l’économie française est en état d’urgence. Et que faites-vous ? Au lieu de relancer l’activité, vous la marchandisez pour ensuite prétendre la réguler... Vous servez les intérêts de la finance sous couvert de l’intérêt général, vous abdiquez devant les sociétés concessionnaires d’autoroutes et les laissez s’asseoir sur leur rente de

20 à 24 %, privatisez les industries d'armement et les aéroports. Avec les annonces d'hier, Vous vous rendez compte bien tard des effets de la baisse des dotations aux collectivités territoriales sur l'investissement. En revanche, votre silence est assourdissant sur la répartition des richesses créées par les salariés. M. Macron s'allie avec la droite qui ne lui reproche qu'une chose : ne pas aller assez loin. Quand entendrez-vous enfin le message de la rue et celui des urnes ? Quand mettrez-vous les richesses produites au service de l'économie réelle ? *(Applaudissements sur les bancs CRC)*

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, chargée du numérique.* – Il n'y a pas d'austérité en France *(On confirme le propos sur les bancs socialistes ; exclamations sur les bancs du groupe CRC)*. J'ai longtemps vécu en Grande-Bretagne, croyez-moi, c'est autre chose. Regardez les coupes faites dans la santé publique, l'éducation, la justice, la police, la défense. Laissez croire que la France pratique l'austérité est dangereux en Europe au moment où elle défend une politique de croissance et d'emploi ! *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Le projet de loi Macron a pour objet de stimuler la croissance et l'emploi. Il ouvre les lignes d'autocar, pour le pouvoir d'achat des Français *(marques d'ironie à droite ; nouvelles exclamations sur les bancs du groupe CRC)*, pour les personnes isolées ou les jeunes qui n'ont pas accès...

Mme Éliane Assassi. – À l'emploi !

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – ... à la mobilité. De même, les professions réglementées ne doivent pas être des professions privilégiées : il faut les ouvrir aux jeunes. Quant au permis de conduire, est-il normal qu'il faille attendre des mois pour le passer ? Les jeunes, là encore, en ont besoin pour se déplacer pour trouver un emploi. *(Mme Éliane Assassi s'exclame)*

Le projet de loi Macron est un texte de progrès ! J'espère que vous vous y rallierez ! *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

M. Jean-Marie Le Guen, *secrétaire d'État.* – Bravo !

Mesures pour l'investissement et l'économie

Mme Nelly Tocqueville. – Ma question s'adresse au Premier ministre. La reprise est en route, il faut la consolider, l'accélérer. Cela passe par la poursuite des réformes. Le CICE, le pacte de responsabilité et de solidarité apportent des résultats encourageants : les entreprises envisagent d'augmenter leurs investissements de 3 % en 2015, les ménages de consommer davantage. Le projet de loi Macron s'inscrit dans cette voie *(marques d'ironie à droite)*, je m'en réjouis. Hier, le Premier ministre a annoncé un

plan pour l'investissement afin de soutenir la croissance.

M. Didier Guillaume. – Excellente annonce !

Mme Nelly Tocqueville. – Les annonces visent l'investissement privé comme public. Pour le premier, l'avantage fiscal exceptionnel pour l'investissement industriel sur les douze prochains mois sera déterminant pour moderniser notre outil de production et créer de l'emploi. La capacité de prêts de la BPI sera portée de 6 à 8 milliards d'euros sur quatre ans, cela devra réveiller l'appétit des PME et ETI pour l'investissement.

Mais il faut aussi soutenir l'investissement des collectivités territoriales... *(Mme Nicole Bricq approuve)*

M. Joël Guerriau. – Avec la baisse des dotations, difficile...

Mme Nelly Tocqueville. – ... qui a un effet bénéfique sur le secteur des travaux publics. Les crédits de l'Anah seront renforcés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous détailler ces mesures et leurs conditions de mise en œuvre ? *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget.* – Oui, un certain nombre d'indicateurs s'améliorent, mais pas celui de l'investissement. *(Exclamations à droite)* C'est pourquoi le gouvernement, en responsabilité, prend des mesures pour favoriser celui-ci.

La principale mesure est le suramortissement de certaines catégories d'investissements privés. Contrairement à ce que j'entends parfois, ce n'est pas une mesure de trésorerie, mais bien un avantage supplémentaire de 13 % sur l'ensemble des investissements éligibles. Le coût pour le budget 2015 est estimé à 380 millions, 2,5 milliards sur cinq ans.

La prolongation du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) sur la transition énergétique au-delà de 2015 était très attendue, notamment par la CGPME.

Enfin, les mesures sur le préfinancement du FCTVA ne sont pas non plus sans incidences budgétaires : 50 millions environ.

M. Francis Delattre. – Une goutte d'eau !

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État.* – Il y a une vraie prise de conscience, pour une accélération de l'investissement. Elle répond aux attentes des acteurs économiques. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Rachat de Numéro 23 par NextRadioTV

Mme Catherine Morin-Desailly. – Je veux d'abord dire notre soutien à TV5 Monde, qui vient de faire

l'objet d'une cyberattaque sans précédent. *(Applaudissements)*

Deux ans et demi après sa création, la chaîne Numéro 23 change de propriétaire. L'investisseur fait une belle affaire, on serait tenté de dire « chapeau, l'artiste ! »... Comment expliquer aux Français, à la fois téléspectateurs et contribuables, que cette chaîne, cédée gratuitement, soit vendue si vite ?

Alors que le gouvernement s'apprête à céder la bande des 700, que Radio France entame son vingt-deuxième jour de grève, entend-il rendre notre droit plus protecteur de l'intérêt général, prévenir la poursuite d'actions spéculatives sur les chaînes de la TNT ?

Le projet de loi Macron n'est-il pas l'occasion de porter la durée minimale de détention de deux ans et demi à cinq ans, pour moraliser ces pratiques ? *(Applaudissements au centre et à droite)*

Mme Fleur Pellerin, ministre de la culture et de la communication. – Merci de votre message de solidarité avec TV5 Monde. Avec MM. Fabius et Cazeneuve, je me suis rendue ce matin auprès des équipes pour leur dire notre soutien. Nous recevrons les dirigeants de grands médias pour évoquer les suites à donner.

La vente de la chaîne Numéro 23 est soumise au contrôle de l'Autorité de la concurrence et du CSA, ce dernier devant prendre en compte le respect du pluralisme et de la concurrence. Le gouvernement a renforcé les procédures. La loi du 15 novembre 2013 prévoit que le CSA doit mieux considérer l'incidence économique d'un projet avant de l'agréer. Une taxation de 5 % a également été créée sur la redevance des chaînes de la TNT en cas de changement d'utilisateur. Nous aurions aimé avoir le soutien de la droite à l'époque... Les fréquences cédées gratuitement ne peuvent donc faire l'objet de spéculation. Un changement substantiel du format ou de la programmation ouvrirait en outre la voie à un retrait de l'autorisation.

Quant à votre proposition d'allongement du délai, pourquoi pas. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Redécoupage cantonal

M. Christian Cambon. – Il y a dix jours, la majorité gouvernementale a subi un revers électoral sans précédent : elle a perdu la présidence de 26 conseils généraux. L'échec aurait été plus cuisant encore si M. Valls n'avait pas fait voter un redécoupage des cantons effectué avec des ciseaux de dentellière *(Applaudissements à droite ; protestations à gauche)* qui a suscité l'indignation des élus et 2 500 recours - tous vains.

Le cas du Val-de-Marne est édifiant, tout a été fait pour le conserver au parti communiste qui le détient depuis trente-huit ans - monnaie d'échange d'une

union de la gauche rafistolée pour assurer aux socialistes, ailleurs, de bons reports communistes... *(Mouvements divers à gauche)* À Vitry-sur-Seine, bastion communiste, 45 000 habitants, deux cantons, quatre conseillers départementaux ; à Nogent-sur-Marne, commune de droite, 45 000 habitants, un seul canton, deux conseillers.

Mme Éliane Assassi. – Vous êtes mauvais perdant !

M. Didier Guillaume. – Nous avons fait élire 50 % de femmes !

M. Christian Cambon. – En matière d'égalité des chances, on fait mieux ! La droite a perdu avec 52 % des voix, la gauche l'a emporté avec 41 %. *(Mêmes mouvements)*

Mme Éliane Assassi. – Et M. Pasqua, qu'avait-il fait ?

M. Christian Cambon. – Dans quel pays vivons-nous ? Le Premier ministre n'est pas avare de leçons de morale politique ; est-ce ainsi qu'on réconciliera les Français avec les urnes ? Plutôt que rester sourd et aveugle au désaveu des électeurs, quand le gouvernement, au lieu de procéder à de telles manipulations indignes, prendra-t-il des mesures courageuses pour rendre aux Français l'envie d'aller voter !

M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur. – La preuve est faite que certains résultats électoraux font perdre tout sens de la mesure. *(Applaudissements sur les bancs socialistes et CRC)*. Nous avons dû recréer les cantons que vous aviez supprimés en créant les conseillers territoriaux. Je me suis penché très attentivement sur le cas du Val-de-Marne : dans le précédent découpage, l'écart allait par exemple de 1 à 3 entre les cantons de Villiers et de Bonneuil. Il n'est plus nul part supérieur à 20 %. *(Applaudissements à gauche)*

Enfin, il n'y avait que 13,5 % de femmes dans les conseils départementaux, il y en a aujourd'hui 50 %. *(Applaudissements à gauche)*

M. Christian Cambon. – Ce n'est pas ma question !

M. Bernard Cazeneuve, ministre. – C'est ma réponse. *(On apprécie, à gauche)* Je pensais que cela suffirait à vous mettre de meilleure humeur. *(Sourires et applaudissements à gauche)*

Kenya et Centrafrique

M. Guillaume Arnell. – Il y a une semaine, le monde apprenait avec horreur le massacre de l'université de Garissa, perpétré par les shebabs venus de Somalie. La lutte contre le terrorisme est mondiale, l'Afrique n'est pas épargnée. La France collabore-t-elle avec le Kenya pour ne pas laisser ce crime impuni ?

Le Kenya toujours, d'où est venue hier une note d'espoir, puisqu'un accord de cessez-le-feu en Centrafrique a été annoncé par la présidence kényane chargée depuis des mois d'une médiation délicate entre la Séléka et la milice anti-bakala. Est-ce véritablement un nouvel accord, excluant cette fois l'amnistie générale et le remplacement des autorités de transition en place, deux points inacceptables par celles-ci, qui ont toujours refusé de reconnaître la légitimité de ces négociations ? Pensez-vous que cet accord puisse se traduire sur le terrain par un véritable cessez-le-feu, alors que la Centrafrique prépare des élections ? La présidente de transition attend beaucoup du forum qui se tiendra à Bangui fin avril sans que l'on sache si les anciens présidents Bozizé et Djotodia pourront y participer.

Alors que la force Sangaris a vocation à diminuer ses effectifs sur le terrain, qu'elle est votre vision de la situation, monsieur le ministre ? (*Applaudissements sur les bancs du RDSE*)

M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères et du développement international. – Le Kenya a été frappé de façon abominable avec l'assassinat de jeunes gens qui ne demandaient qu'à étudier - pourchassés comme des animaux, parce qu'ils étaient chrétiens. La France soutient la population et le gouvernement du Kenya d'une manière active qu'il n'est pas nécessaire de détailler ici.

Pour ce qui est de la Centrafrique, ni la présidence centrafricaine ni les autres capitales régionales ne reconnaissent l'accord que vous évoquez. La France a été obligée d'intervenir pour éviter un génocide. Il y a encore des problèmes sur le terrain, mais globalement, la sécurité s'est nettement améliorée. Dans la capitale, la vie a repris son cours. Cette stabilisation doit nous permettre de réduire à 800 les effectifs de Sangaris, d'ici la fin de l'année.

Tous les efforts doivent converger - malgré des conditions matérielles difficiles - pour que les élections se tiennent à l'été 2015 et que le forum de réconciliation de Bangui à la fin du mois soit un succès.

L'ONU qui a renforcé la Misca, l'Union européenne, dont la mission Eufor a été prolongée, le FMI, la Banque mondiale, toute la communauté internationale est mobilisée pour sortir, enfin, le pays de la triste situation qu'il traverse depuis des années. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et du RDSE*)

Accord sur le nucléaire iranien

M. Jean-Yves Leconte. – Le groupe 5+1 vient d'annoncer un accord de principe sur le nucléaire iranien, surmontant la défiance persistante entre les parties. Les exigences de la France en matière de lutte contre la prolifération donnent à ce plan d'action une grande crédibilité.

Comment la France aborde-t-elle la finalisation du plan d'action globale ? La déclaration finale prévoit la fin des sanctions économiques et financières de l'Union européenne et des États-Unis, sous réserve que l'Iran respecte ses engagements. Quelles conséquences pour nos relations bilatérales avec l'Iran, historiquement très fortes ? Comment éviter que nos banques ne soient pénalisées par les sanctions américaines durant la période transitoire ? (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères et du développement international. – D'ici la date butoir du 30 juin, la France maintiendra son attitude constructive mais extrêmement exigeante, car il s'agit de prolifération nucléaire.

Il y a en effet un projet d'accord. Nous avons avancé sur le nombre de centrifugeuses, le stock d'uranium, le pourcentage d'enrichissement... Restent cependant des points de désaccord, notamment sur les sanctions économiques. Les récentes déclarations du « Guide suprême » montrent qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Si accord il y a, la levée des sanctions se fera en proportion du respect par l'Iran de ses engagements. En cas de non-respect, mettra-t-on en œuvre le mécanisme de *swap back* ? Si l'accord est complet, les conséquences, notamment économiques, seront importantes pour la France.

Quoi qu'il en soit, nous conserverons notre position indépendante, fondée sur la défense de la non-prolifération et de la paix. (*Applaudissements*)

Sociétés d'État

M. Philippe Dominati. – Ce gouvernement semble être depuis longtemps entré dans la spirale de l'échec, et semble s'y être accoutumé.

En quelques jours, nous avons appris qu'Areva avait perdu en un an la moitié de sa capitalisation boursière et était au bord de la banqueroute ; que la SNCM était promise à la liquidation ; que le président de la République avait dû intervenir en plein week-end pour corriger une campagne de publicité à la RATP ; que la grève se poursuit à Radio France qui reçoit plus de dotations que toutes les radios privées émettant sur le territoire ne font de bénéficiaires ; que les aiguilleurs du ciel - des agents d'État au statut protégé, cas unique ! - empêchent les avions de décoller (*Mme Éliane Assassi proteste*)

S'agit-il d'une tactique ? Des effets de votre méthodologie du dialogue social ? Ou avez-vous baissé les bras ? Nous sommes inquiets. Si vous avez besoin d'aide, dites-le ! (*Applaudissements à droite. Exclamations ironiques à gauche*)

M. Christian Eckert, secrétaire d'État auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget. – Quel tableau ! Avez-vous perdu la mémoire ? N'avez-vous jamais eu à gérer de tels dossiers ? La RATP, qui a sans doute manqué de discernement dans l'affaire que vous mentionnez, est

une entreprise publique qui fonctionne bien, où le taux de conflictualité, puisque vous en parlez, est particulièrement bas. Une intersyndicale est prévue lundi prochain pour les aiguilleurs du ciel. Quant à Radio France, le contrat négocié en 2010 (*exclamations à droite*) était fondé sur une trajectoire non financée. La ministre de la culture a pris le sujet à bras-le-corps et s'occupe à résoudre ce conflit. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Gaz de schiste

M. Jean-Claude Lenoir. – (*Applaudissements sur les bancs UMP*) Le Parlement, à une large majorité, a voté la loi du 13 juillet 2011 interdisant l'exploitation des gaz de schiste. Elle prévoyait aussi la mise en place d'un comité de suivi composé d'experts, et un rapport annuel sur le suivi de ce dossier. Les quatre ministres en charge du dossier depuis 2012 s'y sont refusés.

Avec Christian Bataille, j'ai cosigné un rapport de l'Opecst sur le sujet. Voté à l'unanimité à l'exception des deux voix écologistes, il préconise que l'on poursuive la recherche, pour ne pas rester à la traîne.

Le gouvernement n'a rien voulu entendre. Et voilà que l'on apprend, dans la presse, que le gouvernement avait bien commandé un rapport qu'il a promptement caché, enfermé dans un coffre. Il refusait que ce problème fût posé. Turgot, sous lequel nous siégeons, disait : « La curiosité fait toujours agir jusqu'à ce qu'elle ait épuisé l'objet de ses recherches, mais aucune question ne peut être épuisée sauf à connaître la vérité ».

Pourquoi le gouvernement a-t-il donc caché ce rapport, ainsi que celui de l'Ademe sur le même sujet ? (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Le gouvernement a toujours été très clair sur le principe de l'interdiction de l'exploitation du gaz de schiste.

M. Francis Delattre. – On parle de recherche !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – La fracturation hydraulique n'est pas une méthode acceptable.

M. Francis Delattre. – Ce n'est pas la question.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – On libérerait une molécule dont le potentiel de réchauffement climatique est 3 000 fois supérieur à celui du CO₂. Le risque de pollution du sous-sol est très important.

Le gaz de schiste ne relève pas de la logique de la transition énergétique. Le développer pourrait même déséquilibrer le mouvement en cours et déstabiliser les entreprises. (*Exclamations sur les bancs UMP*)

M. Francis Delattre. – Réponse de Polichinelle !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – En outre, une exploitation du gaz de schiste n'aurait pas d'effet avant des dizaines d'années...

Quant au rapport de l'Ademe sur les perspectives à l'horizon 2050 - horizon auquel vous envisagez sans doute votre retour au pouvoir - (*Exclamations sur les bancs UMP*), il doit être complété. Il sera publié, bien sûr, une fois achevé. Je le réaffirme : ce gouvernement refuse l'exploitation du gaz de schiste. (*Exclamations sur les bancs UMP ; applaudissements sur les bancs socialistes*)

Cyberterrorisme

M. Gilbert Roger. – Le groupe TV5 Monde vient d'être victime d'une attaque informatique du groupe CyberCalifat, qui avait déjà attaqué un centre de contrôle de l'armée américaine et *Newsweek*. Il s'est cette fois attaqué à un symbole, une chaîne francophone diffusée partout dans le monde. Le président de la République a annoncé 200 postes supplémentaires pour nos services de renseignement, afin de renforcer notre cyberdéfense. Le projet de loi sur le renseignement donnera à nos services plus de moyens d'actions, dans le respect de la liberté des Français.

Quelles mesures prendra le gouvernement pour identifier les auteurs de cette cyberattaque et éviter que de telles attaques ne se reproduisent ? (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur. – Avec Fleur Pellerin et Laurent Fabius, nous avons rencontré les équipes de la chaîne ce matin. Elles sont choquées. Cette chaîne véhicule dans le monde entier les valeurs de liberté que porte notre pays. Le parquet de Paris a saisi la DGPJ et la DGSI ; il y a de fortes présomptions que des groupes aux intentions terroristes sont à l'origine de l'attaque.

Pour combattre ce phénomène, nous avons créé 432 emplois au sein de la DGSI depuis 2012, et augmenté son budget de 10 millions d'euros par an. Le président de la République a décidé de lui allouer de nouveaux moyens humains : 500 postes à la DGSI, notamment des analystes et informaticiens, au sein de la DGPJ, et notamment de la plateforme Pharos.

Après la loi du 13 novembre 2014, qui a autorisé le blocage administratif des sites et les perquisitions à distance, le projet de loi sur le renseignement donnera à nos services les moyens dont ils ont besoin pour protéger les Français face à des risques qui portent atteinte à la liberté, sous le contrôle d'une haute autorité administrative et du Conseil d'État. (*Applaudissements*)

La séance est suspendue à 16 heures.

PRÉSIDENTE DE MME ISABELLE DEBRÉ,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 16 h 15.

Hommage à une délégation néo-zélandaise

Mme la présidente. – (*Mmes et MM. les sénateurs, M. le ministre, se lèvent*) J'ai le plaisir de saluer, dans la tribune d'honneur du Sénat, une délégation de cinq parlementaires, conduite par le président du Parlement de la Nouvelle-Zélande, M. David Carter.

La délégation est en France dans le cadre du 70^e anniversaire de l'établissement de nos relations diplomatiques et pour échanger sur de nombreux sujets d'actualité, en particulier les défis du changement climatique et les enjeux internationaux dans la zone Pacifique.

Cette visite s'inscrit aussi dans le prolongement des commémorations de la guerre de 14-18. La délégation s'est recueillie, ce matin même, sur les lieux de la bataille d'Arras, en souvenir des milliers de combattants néo-zélandais tombés sur notre sol.

Accueillie au Sénat par notre collègue M. Jean-Marie Vanlerenberghe, et les membres du groupe d'amitié France-Nouvelle-Zélande, la délégation sera également reçue cet après-midi par le président Gérard Larcher.

Dans les prochains jours, une délégation du groupe d'amitié se rendra à son tour, à Wellington, et représentera notre pays aux cérémonies de l'ANZAC Day commémorant la sanglante bataille de Gallipoli.

Ces échanges témoignent de l'excellence de nos relations bilatérales et d'une volonté commune de les développer dans de nombreux domaines.

Mes chers collègues, en votre nom à tous, permettez-moi de souhaiter à nos homologues du Parlement néo-zélandais, une très cordiale bienvenue, ainsi qu'un fructueux séjour. (*Applaudissements*)

Organisme extraparlamentaire (Candidature)

Mme la présidente. – Je rappelle que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir lui faire connaître le nom d'un sénateur désigné pour siéger au sein du conseil de surveillance de la SNCF. La commission du développement durable a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Hervé Maurey. Cette candidature a été publiée et sera ratifiée, conformément à l'article 9 du Règlement, s'il n'y a pas d'opposition à l'expiration du délai d'une heure.

Croissance, activité et égalité des chances économiques (Procédure accélérée – Suite)

Mme la présidente. – Nous reprenons la suite du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 3 QUINQUIES

Mme Fabienne Keller. – Chers collègues néo-zélandais, vous êtes aussi à Paris pour la COP21. C'est cette préoccupation pour le changement climatique qui me conduit à prendre la parole. Les voyageurs d'autocars connaissent le car où ils voyagent et la gare où ils attendent. En termes « techno », c'est l'intermodalité, le chaînage des différents moyens de transports, qui assure le bon déroulement du voyage. Cet article 3 *quinquies*, inséré par la commission spéciale, vise justement à articuler les nouvelles gares routières avec les ferroviaires.

M. André Reichardt. – Très bien !

Mme Fabienne Keller. – C'est le concept de « grande gare » - non pas grandes par la taille, mais qui regroupent une multiplicité de services, jusqu'au vélo. Les intercommunalités qui le souhaitent pourront se voir déléguer cette compétence dans la région. (*Applaudissements à droite*)

Mme la présidente. – Amendement n°393 rectifié, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Supprimer cet article.

Mme Nicole Bricq. – L'engagement de Mme Keller sur ce sujet est connu. Mais cet article prévoit que les régions « ou » les métropoles ou intercommunalités sont compétentes pour l'aménagement des gares routières. Mme le rapporteur y était d'abord favorable, pour de bons motifs, car ce n'est pas cohérent avec la loi Maptam qui fait des régions les chefs de file en la matière. L'organisation des compétences des collectivités territoriales ne relève pas de ce projet de loi, mais plutôt du projet de loi NOTRe.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Nous avons eu un débat en commission, et c'est le propre du débat que de faire évoluer les positions. Mme Keller nous a convaincus. Avis défavorable à cet amendement.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification. – Avis favorable, pour une raison d'opportunité, car la loi NOTRe, est en cours d'examen, et par cohérence avec la compétence des

régions qui sont Autorités organisatrices de transport (AOT). Il est logique qu'elles aient également autorité sur les gares.

M. André Reichardt. – Je voterai contre l'amendement, car cet article clarifie la gouvernance des gares routières, sur laquelle le projet de loi initial était muet. Il faut assurer l'interconnexion avec les autres modes de transport. Mme Bricq a mal lu : ce n'est pas « ou », mais « et ».

Mme Nicole Bricq. – C'est encore pire !

M. André Reichardt. – La rédaction me paraît tout à fait claire.

M. Roger Karoutchi. – La réponse du ministre ne me convainc pas. Dans le débat sur la métropole du Grand Paris, on nous a dit que l'on pourrait bien déléguer la compétence à des autorités organisatrices de second rang (AO2)... Laissons la porte ouverte au dialogue entre collectivités.

M. Claude Kern. – Cet article répond à un besoin urgent, et aux nécessités de la proximité.

Mme Fabienne Keller. – L'exposé des motifs de l'amendement est bien court. Des lignes routières vont être ouvertes très rapidement après la promulgation de la loi. Si on ne désigne pas de responsable, les gares seront construites en périphérie, les voyageurs seront mal accueillis... Il faut prévoir une bonne articulation.

L'amendement n°393 n'est pas adopté.

L'article 3 quinquies est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°719 rectifié, présenté par MM. P. Dominati, Karoutchi et Cambon, Mme Duchêne et MM. Charon et Houel.

Après l'article 3 quinquies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au neuvième alinéa de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2020 »

M. Philippe Dominati. – Le gouvernement entend favoriser la mobilité et l'activité. Or les élus d'Île-de-France sont excédés par les dysfonctionnements qui persistent dans cette région. Avec Pierre Charon, nous avons déposé une proposition de loi sur le sujet. Mais le débat a été vicié, car une bonne moitié de nos propositions sont tombées sous le coup de l'article 40... Nous ne pouvons donc pas vous présenter notre proposition dans sa globalité.

Nous voulons introduire une dose de concurrence et donner le pouvoir à ceux qui paient : les régions, les départements, les entreprises - ces dernières payent 50 % du coût. Pour la Société du Grand Paris (SGP), l'État devrait apporter au capital 4 milliards sur 35 milliards d'euros, il n'a encore donné qu'un euro...

Malheureusement, notre solution radicale ne pourra pas être examinée intégralement. Je rappelle qu'une filiale de la RATP possède 70 lignes de bus à Londres. Les Londoniens ont bien de la chance ! Pourquoi ne pas introduire plus rapidement de la concurrence en Île-de-France ?

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Une partie de votre proposition de loi, dont cet amendement est issu, s'est en effet heurtée à l'article 40. Puisque nous ne pouvons l'aborder dans son ensemble, je vous suggère de retirer cet amendement...

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. – Le délai a été fixé, après modification de l'ordonnance du 16 janvier 1959, par la loi de 2009, à la suite de négociations avec la Commission européenne. Le réseau de transport parisien, complexe, est en rapide évolution. Nous avons besoin de temps. Avancer de quatre ans l'ouverture à la concurrence empêcherait de la mener à bien. Trop de précipitation serait *in fine* contre-productif.

M. Roger Karoutchi. – Que le gouvernement soit de gauche ou de droite, il nous fait toujours la même réponse : le transport francilien, c'est trop explosif... Que le suivant s'en charge donc ! En Île-de-France, une multitude de sociétés de transports se côtoient, à laquelle on va encore en ajouter une nouvelle... Il n'y en a qu'une à Londres ! On a mis seize ans à créer une station de métro à Montrouge ! La concurrence constante entre la RATP et la SNCF coûte cher.

Pourquoi ne pas créer une entreprise publique unifiée, sans toucher, bien sûr, au statut du personnel ? On ne cesse de reporter l'ouverture à la concurrence et, chaque fois, les entreprises publiques se disent : « On est tranquille pour cinq ans » et elles ne font rien. Nous ne sommes pas davantage prêts à l'ouverture à la concurrence que nous l'étions il y a dix ans. Rien ne bouge, tout le monde est mécontent, et comme il faut bien payer, on augmente le versement transport...

Avec cet amendement d'appel, nous leur disons : préparez-vous ! On ne peut pas continuer ainsi, c'est dramatique pour l'Île-de-France. (*Applaudissements au centre et à droite*) Il faut une gestion unifiée publique !

Mme Laurence Cohen. – Quel brio ! Mais M. Karoutchi dit tout et son contraire. (*Exclamations sur les bancs UMP*)

M. Roger Karoutchi. – Allons !

M. Didier Guillaume. – Vous êtes démasqué !

Mme Laurence Cohen. – L'amendement anticipe l'ouverture à la concurrence, il ne parle pas d'un grand service public à gestion unifiée. Le service public, nous le défendons aussi. En revanche, nous ne croyons pas que l'ouverture à la concurrence soit une panacée. Mieux vaudrait mettre tous les acteurs autour de la

table et conforter les entreprises publiques. Laissons le Stif gérer les choses.

M. Roger Karoutchi. – Vous n’y croyez pas vous-même !

Mme Laurence Cohen. – Je dis ce que je pense ! Je n’ai pas l’habitude de voler au secours de ce gouvernement (*Sourires*) mais il est archi-faux de dire qu’il n’a pas mis un euro dans les transports franciliens. Contrairement aux quinquennats précédents, il y a eu des investissements. (*Applaudissements à gauche*)

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale.* – Je salue la constance de MM. Dominati et Karoutchi. Le transport dans la région capitale est un sujet d’intérêt national. Qu’il y ait des problèmes, j’en ai encore eu l’illustration ce matin.

Sur les RER A et B, il y a deux opérateurs, la SNCF et la RATP. Ils font des efforts, ont un poste de contrôle commun... Mais il faudra un jour une gestion plus unifiée.

En outre, l’État et la région n’ont pas assez investi, même si le présent gouvernement poursuit les efforts du précédent.

Je crains cependant que le remède proposé par cet amendement soit pire que le mal, car les collectivités territoriales n’auront pas les moyens d’entrer au capital. C’est un amendement d’appel, si j’ai bien compris...

M. Philippe Dominati. – Comme l’a dit Mme le rapporteur, il est difficile d’examiner cet amendement séparément du reste du projet de loi. Mais refuser de toucher à la région capitale où se concentre un tiers de l’activité économique du pays, dans un projet de loi qui prétend relancer la croissance, c’est pour le moins paradoxal...

L’amendement n°719 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°720 rectifié, présenté par MM. P. Dominati, Karoutchi et Cambon, Mme Duchêne et MM. Charon et Houel.

Après l’article 3 *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

D’ici 2025, l’État se désengagera progressivement du capital de la Régie autonome des transports parisiens, de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France et de la Société du Grand Paris avec un droit d’option en faveur des collectivités territoriales. Le syndicat des Transports d’Île-de-France est supprimé à compter du 1^{er} janvier 2025.

M. Philippe Dominati. – Le but n’est pas d’ouvrir la concurrence au privé, mais de donner aux collectivités qui paient, le pouvoir *via* une société d’économie mixte. Les collectivités territoriales y seraient majoritaires, l’État minoritaire pendant dix ans. Par la suite, éventuellement, on pourrait ouvrir 49 % du

capital, financer les investissements du Grand Paris, par exemple.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Même demande de retrait, pour les mêmes raisons que précédemment.

M. Thierry Mandon, *secrétaire d’État.* – Avis défavorable. Techniquement, je ne suis pas sûr que l’on puisse parler de capital à propos de sociétés telles que la SNCF et la RATP. Surtout, c’est un amendement atomique, qui mériterait au moins une étude d’impact. De très grands chantiers sont engagés, une telle réorganisation mérite à tout le moins réflexion.

M. Roger Karoutchi. – C’est ridicule : ou on applique complètement l’article 40, ou on ne l’applique pas. (*M. Jean Desessard approuve*) Cet amendement n’a pas de sens sans celui qui l’accompagnait, et qui, lui, a été retoqué...

Le système actuel est fou. Je ne suis pas pour une privatisation des sociétés de transport franciliennes, madame Cohen. Mais, elles sont aujourd’hui financées par les entreprises et les collectivités, tout en restant pour ainsi dire sous tutelle de l’État. Or, Manuel Valls l’a dit, l’État ne mettra pas un euro dans le Grand Paris Express. Le financement passe par l’augmentation de la TSE et du versement transport... C’est irréel ! L’État veut garder la main sur un système qu’il ne finance plus, sur lequel il n’a plus de maîtrise. Nous allons dans le mur !

Nous avons tous intérêt à ce que les transports franciliens fonctionnent avec des moyens financiers suffisants. Aujourd’hui, en multipliant les entreprises et les intervenants, on organise le désordre ! (*Applaudissements au centre et à droite*)

L’amendement n°720 rectifié est retiré.

Mme Nicole Bricq. – Fin de la séquence électorale...

Mme la présidente. – Amendement n°1428 rectifié *bis*, présenté par M. Zocchetto et les membres du groupe UDI-UC.

Après l’article 3 *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° À l’antépénultième alinéa du II de l’article 2, les mots : « d’un réseau de communication électronique à très haut débit » sont remplacés par les mots : « de réseaux de communications électroniques à très haut débit » ;

2° L’article 7 est ainsi modifié :

a) Après le VI, il est inséré un paragraphe VI *bis* ainsi rédigé :

« VI *bis*. L’établissement public « Société du Grand Paris » peut, dans les infrastructures du réseau de

transport public du Grand Paris ou dans les infrastructures de transport public réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage, établir, gérer, exploiter ou faire exploiter des réseaux de communications électroniques à très haut débit mentionnés au II de l'article 2 de la présente loi ou un ou plusieurs ensembles de ces réseaux et fournir au public tous services de communications électroniques au sens du 6° de l'article L. 32 du code des postes et des communications électroniques.

« Dans le respect du principe d'égalité et des règles de la concurrence sur le marché des communications électroniques, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut exercer l'activité d'opérateur de communications électroniques au sens du 15° de l'article L. 32 du code des postes et des communications électroniques que par l'intermédiaire d'une structure spécifique soumise à l'ensemble des droits et obligations régissant cette activité. » ;

b) Le VII est complété par le mot : « *bis* ».

M. Claude Kern. – Cet amendement élargit le champ des missions de la Société du Grand Paris en matière d'infrastructure de réseau dans le numérique. Les usagers sont de plus en plus demandeurs.

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris précise que « les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit ».

La SGP ne saurait se contenter de consentir des droits de passage aux opérateurs. Elle doit être maître d'ouvrage.

Mme la présidente. – Amendement identique n°1655, présenté par le Gouvernement.

M. Thierry Mandon, secrétaire d'État. – Défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis favorable.

M. Jean-Claude Requier. – Qu'est-ce que l'énergie, mentionnée dans l'objet de l'amendement, vient faire là ? Il n'en est pas question dans le dispositif.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'amendement a été rectifié.

M. Jean-Claude Requier. – Merci. À la campagne, les trains ont souvent un peu de retard... (*Rires*)

Mme Laurence Cohen. – Je ne vois pas bien l'intérêt de cet amendement. M. le ministre peut-il m'éclairer ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – Merci à M. Mandon de m'avoir suppléé avec talent. Comme l'a dit M. Kern, la loi du 3 juin 2010 précise en son article 2 que « les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit ». La création de

plusieurs réseaux, par exemple filaire et hertzien, apparaissant opportune, il convient de prévoir explicitement cette pluralité dans la loi.

La conception et la réalisation de dispositifs techniques destinés à cet usage sont des activités annexes à la mission principale de la Société du Grand Paris : elle peut les conduire dans le cadre des textes actuels. La Société du Grand Paris peut donc déployer de la fibre optique ou des installations nécessaires à la transmission d'ondes hertziennes ou Wi-Fi, tant que ces différents éléments ne sont pas activés, c'est-à-dire ne sont pas complétés par les appareils et dispositifs leur permettant de faire effectivement circuler des communications électroniques. Or, au-delà de la réalisation de ces infrastructures numériques, l'implication de la Société du Grand Paris dans la mise en œuvre des services associés et donc l'activation de ces réseaux numériques apparaît essentielle pour lui assurer une bonne maîtrise du projet numérique global qu'elle doit mettre en œuvre.

Les amendements identiques n°s 1428 rectifié bis et 1655 sont adoptés et deviennent un article additionnel.

ARTICLE 4

Mme Annie David. – Monsieur le ministre, ce quatrième article de votre projet de loi fleuve - si j'ose dire, s'agissant d'autocars - ne nous convient pas. Non par dogmatisme ou désir d'obstruction, comme voudrait le faire croire Mme Bricq, mais parce que nous défendons nos valeurs. Encore une fois, vous recourez aux ordonnances, au mépris du Parlement. Et sur le fond, cet article s'inscrit dans la continuité de l'article 2 qui libéralise le transport par autocar. Les gares routières vont devenir un élément structurant de nos territoires, mais leur avenir est bien flou, alors que l'échéance s'approche. Le risque de désorganisation est réel, sachant que seule la moitié des préfectures disposent d'une gare routière. Dans beaucoup d'entre elles, il n'y a ni quai, ni guichet, ni toilettes... Bref, un service minimum. Comment comptez-vous accueillir les voyageurs ? Comment seront financés les aménagements nécessaires ? Trop de questions restent en suspens. Vous préférez régler tout ceci par ordonnances ; c'est, pour nous, inacceptable.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Tous les acteurs reconnaissent que le cadre juridique actuel - une ordonnance de 1945 - est obsolète. Les entreprises de transport ont grand peine à identifier les collectivités territoriales responsables des gares routières - quand elles existent...

Faute de cadre juridique fixé en amont, les gares risquent de se créer de façon désorganisée, sans cohérence.

Mme Fabienne Keller. – Absolument.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Le gouvernement souhaite procéder par

ordonnances - alors qu'un flou absolu règne encore. Mes interrogations sont restées sans réponse quand je me suis tournée vers les services du gouvernement. Le recensement des gares routières, recommandé par l'Autorité de la concurrence, n'a pas encore été initié... Vu les dates d'entrée en vigueur prévues, il faut pourtant agir vite.

C'est parce qu'il y a urgence que nous avons accepté cet article 4, qui dessaisit le Parlement. Peut-être M. le ministre peut-il nous dire, en exclusivité, les orientations qu'il compte prendre en ce domaine ?

Mme la présidente. – Amendement n°5, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

M. Patrick Abate. – Tout a été dit... Précipitation, recours aux ordonnances, flou artistique peu rassurant, volonté dogmatique d'imposer la libéralisation. Il y a de la privatisation dans l'air... Comme si le marché pouvait régler les difficultés !

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Bien qu'étant très circonspecte sur cet article, avis défavorable à la suppression : le *statu quo* ne saurait nous satisfaire.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Le cadre de régulation actuel est insuffisant, mais les gares routières existent. Nous avons voulu travailler à une meilleure organisation du réseau des gares, parce que la question est décisive. Le dispositif n'étant pas prêt, nous proposons logiquement de procéder par ordonnances. Elles devront bien entendu être ratifiées. Le travail a été lancé, je regrette que l'on vous ait donné l'impression du contraire. Une vingtaine de réunions ont été programmées avec les principaux acteurs ; cinq se sont déjà tenues depuis l'examen du texte à l'Assemblée nationale. Un chargé de mission a été désigné. Vous voyez que le gouvernement n'est pas à l'arrêt.

Il y aura bien un cadre régulé : ce ne sera pas la libéralisation à tout crin, l'anarchie. Pleine transparence sera faite sur ces ordonnances, qui sont indispensables. L'article 2 ayant été voté, il serait paradoxal d'interdire au gouvernement de prévoir une régulation. La logique voudrait que vous retiriez cet amendement !

M. Michel Le Scouarnec. – Encore une petite couche, sur ce sujet important. Dans le Morbihan, le projet initié il y a plus de cinq ans n'a toujours pas abouti. La question des gares routières est centrale avec le développement de l'intermodalité. Le texte donne de nouvelles compétences à l'Arafer en la matière. Comment accepter que des prérogatives aussi fondamentales que l'accessibilité aux personnes en situation de handicap ne relèvent pas directement de l'État ? Tout cela prépare une privatisation future...

M. Jean Desessard. – Je ne voterai pas cet amendement de suppression, mais, monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu aux questions

posées par la rapporteure. Il y a eu cinq réunions, dites-vous. Très bien, mais qu'en est-il sorti ? Envisage-t-on de doter ces gares d'un certain nombre de services, un gardiennage vélo, par exemple ?

En 1989, je défendais, dans une association d'usagers des transports, le tramway. À l'époque, on nous répondait que le car était préférable car plus souple. Sauf que le tramway structure la ville.

Le débat est le même ici : les gares participent à la structuration de la ville, à son embellissement. Dites-nous, monsieur le ministre, le contenu des réunions plutôt que leur fréquence ! (*Sourires*)

M. Patrick Abate. – Sur la forme, l'analyse du ministre est limpide. Mais ce sujet mérite un débat de fond. Nous ne sommes pas dans une posture de rejet dogmatique.

Nous sommes pour toutes les mobilités, y compris par autocar, mais nous craignons que cette mobilité de troisième classe ne nuise au rail... Une telle réforme mérite une réflexion d'ensemble sur l'aménagement et le maillage du territoire. Tout cela est trop précipité.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Le Parlement n'apprécie guère les ordonnances : c'est comme les médecins, moins on en voit, mieux on se porte - mais il faut parfois en passer par là... En revanche, monsieur le ministre, comment associer le Parlement aux groupes de travail que vous avez évoqués ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – Les réunions que j'ai évoquées visent, avec les acteurs du secteur, à identifier les besoins, recenser les gares existantes et établir une cartographie. L'élagage de l'article 4 par la commission spéciale rend moins transparentes les intentions du gouvernement : l'alinéa 2 détaillait les perspectives qu'il avait retenues.

Les schémas d'intermodalité sont un élément important de cohérence. Si vous voulez en savoir plus, je vous renvoie à l'alinéa 2 de l'article 4 tel qu'issu de l'Assemblée nationale. Si vous souhaitez collectivement le préciser dans le texte, je ne m'y oppose pas, au contraire.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'alinéa 2 de l'article 4 était très général, incantatoire - pour ne pas dire du blabla... Inscire les gares dans un schéma, je ne sais pas ce que cela veut dire... Et à aucun moment, il n'est dit de quelle collectivité dépendront les gares routières. C'est le flou artistique.

L'amendement n°5 n'est pas adopté.

L'amendement n°523 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°430, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1° Modifier les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs par les personnes publiques et privées, en privilégiant l'intégration des gares routières dans les schémas régionaux de l'intermodalité, définir les principes applicables pour satisfaire le besoin en stationnement sécurisé des vélos dans et aux abords de ces gares et en matière d'accès à ces gares par les entreprises de transport public routier de personnes, définir les règles applicables au transport de vélo dans les autocars, modifier les règles applicables en matière de police dans ces gares pour garantir l'accès à celles-ci par l'ensemble des usagers, notamment les personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi que les cyclistes, et des opérateurs, de façon à assurer leur participation effective au développement et au bon fonctionnement du transport routier de personnes et à favoriser l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants ;

M. Jean Desessard. – Cet amendement rétablit l'alinéa, introduit à l'Assemblée nationale et supprimé par la commission spéciale du Sénat, prévoyant la création, l'aménagement et l'exploitation des gares routières en prenant en compte le besoin en stationnement sécurisé des vélos, l'intermodalité, le transport des vélos par autocar et l'accès des personnes à mobilité réduite.

Les gares routières seront des *hubs*, il faut prendre en compte toutes ces thématiques dans les ordonnances.

Mme la présidente. – Amendement n°1041, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 2

Supprimer les mots :

et privées

M. Patrick Abate. – L'ordonnance de 1945 régissant les gares routières est obsolète. La règle, ce sont des gares publiques. Au fil des ans, les gestionnaires se sont diversifiés, l'intermodalité s'est développée. Les gares sont un élément du service public des transports, elles doivent rester dans le giron public. Seul l'État peut garantir l'égalité sur tout le territoire. La réponse n'appartient pas aux marchés.

Mme la présidente. – Amendement n°860 rectifié *bis*, présenté par Mmes Keller et Lamure, MM. Nègre, Bizet, Reichardt, Kennel et Husson, Mmes Troendlé, Deromedi et Cayeux, MM. Longuet, Grand, Legendre, Bignon, Buffet, Laufoaulu, Forissier, Vaspert, Falco, Revet, Doligé et Vogel, Mme Primas, M. P. Leroy, Mme Gruny, M. Laménie, Mme Duchêne, MM. de Nicolaÿ, Pintat, Savin, Chaize, B. Fournier et G. Bailly, Mme Mélot, M. Milon, Mme Micouleau et MM. Danesi, Gilles, Lefèvre, Mandelli, Trillard, Mayet, Houel, Calvet, Mouiller, Cardoux, Commeinhes, Charon, Gremillet, Raison, Houpert, Perrin, Dufaut et Malhuret.

Alinéa 2

Après les mots :

publiques et privées,

insérer les mots :

dans l'objectif de les rapprocher avec les gares ferroviaires pour favoriser le développement de pôles urbains, régionaux, nationaux et internationaux intermodaux et d'accès équitable aux infrastructures de transport,

Mme Fabienne Keller. – Les liaisons par bus de plus de 200 kilomètres vont se créer très rapidement après la promulgation de la loi. Elles vont s'appuyer sur les gares routières existantes, souvent en périphérie, médiocrement reliées aux autres modes de transport.

Même si les gares ont structurellement un problème de portage de projets, il est important que les gares routières s'inscrivent dans la chaîne de transport en s'articulant avec les grandes gares ferroviaires. Sans quoi les voyageurs débarqueront sur des quais peu avenants, loin de tout et mal sécurisés. Bien chaîner les transports, c'est créer une offre globale, entre transports souples, individuels et collectifs.

J'ai fait une vingtaine d'auditions sur la question des gares, il y a cinq, six ans. Depuis, les choses n'ont pas beaucoup bougé. C'est toujours le problème du tuyau de poêle... Il est temps de prendre ce sujet à bras-le-corps. (*Applaudissements au centre et à droite*)

Mme la présidente. – Amendement n°1538, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Après le mot :

privées,

insérer les mots :

notamment par leur intégration dans les schémas régionaux de l'intermodalité,

M. Emmanuel Macron, ministre. – Cet amendement réintroduit le principe d'une intégration des gares routières dans les schémas régionaux de l'intermodalité, créés par la loi Maptam. Il n'est pas prescriptif pour les maires et sans effet sur les gares privées.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'amendement n°430 rétablit la rédaction de l'Assemblée nationale. En commission spéciale, nous sommes revenus à une rédaction proche du texte initial du gouvernement, dans un souci de clarté. Avis défavorable.

Avis défavorable à l'amendement n°1041 : il ne paraît pas choquant que certaines gares routières

soient gérées par des personnes privées puisqu'il s'agit de services libres et non conventionnés.

Avis favorable à l'amendement n°860 rectifié *bis*, dans un souci de promotion de l'intermodalité.

Sur l'amendement du gouvernement, je ne comprends pas comment on intègre des objets physiques, les gares routières, dans des schémas immatériels. Maladresse rédactionnelle ? (*Sourires*)

M. Emmanuel Macron, ministre. – Sagesse sur l'amendement n°430.

Avis défavorable à l'amendement n°1041, contraire à l'objectif même du gouvernement. L'amendement n°1538 me semble préférable à celui de Mme Keller. En tout état de cause, nous partageons le même objectif. Je suis à votre disposition pour en améliorer la rédaction si vous le jugez nécessaire... Elle avait passé les fourches caudines des services législatifs de l'Assemblée nationale !

L'amendement n°430 n'est pas adopté.

M. Patrick Abate. – On ne peut pas d'un côté prétendre développer le transport par autocar pour la jeunesse et de l'autre se satisfaire d'une absence de conventionnement. Il faut que les gares routières soient sous responsabilité publique.

L'amendement n°1041 n'est pas adopté.

M. René-Paul Savary. – Je soutiens l'amendement de Mme Keller, car il répond aux problèmes que l'on rencontre sur le terrain. C'est une question de bon sens. À Reims, la gare de tramway a été construite à 200 mètres de la gare TGV – mais 200 mètres en pente, ce qui change un peu la donne... On ne peut faire entrer les cars en ville, il faut donc assurer l'interconnexion avec le tram. Avec la loi NOTRe, les grandes régions auront la compétence transport. On décidera à Strasbourg ce qui se passera aux portes de Reims... Et les bus scolaires, doivent-ils rentrer dans les villes ? C'est une situation compliquée, l'amendement de Mme Keller a le mérite de rentrer dans le vif du sujet.

M. Jacques Bigot. – Je comprends mal pourquoi on oppose l'amendement de Mme Keller - auquel je suis favorable – et celui du gouvernement.

Nombre de gares TGV sont en-dehors des pôles urbains, avec un rapatriement par TER. Les transports routiers dont nous parlons sont sur longue ou moyenne distance ; ils pourront déposer les voyageurs à proximité de ces gares reliées par TER au centre-ville. Je voterai les deux amendements.

L'amendement n°860 rectifié bis est adopté.

L'amendement n°1538 n'est pas adopté.

L'article 4, modifié, est adopté.

PRÉSIDENT DE M. JEAN-PIERRE CAFFET,
VICE-PRÉSIDENT

ARTICLE 4 BIS (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°431, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Les tarifs des abonnements des péages autoroutiers peuvent être différenciés afin de favoriser les véhicules les plus sobres et les moins polluants, ainsi que ceux identifiés comme étant utilisés de manière régulière en covoiturage ou par au moins trois personnes. Cette différenciation est mise en œuvre sans justifier de modifications du rythme précis d'inflation des tarifs et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières. Les modalités de cette transformation et les conditions d'éligibilité à celle-ci sont précisées par décret en Conseil d'État.

M. Jean Desessard. – Cet amendement rétablit la rédaction de l'Assemblée nationale, supprimée par la commission spéciale, qui vise à favoriser la différenciation des tarifs des péages en faveur des véhicules propres ou utilisés en covoiturage. Une mesure similaire existe déjà dans la loi de transition énergétique, c'est vrai, elle a d'ailleurs été votée à l'initiative des écologistes... Cependant, cet amendement est complémentaire, car il vise les abonnements et son application ne dépend pas du renouvellement de la concession.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable. La commission spéciale a recherché la cohérence entre les textes de loi.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Sagesse.

M. Jean-Pierre Bosino. – Le groupe CRC ne peut pas soutenir cet amendement. L'objectif de M. Desessard est louable, mais le dispositif proposé est une véritable usine à gaz, qui introduit de plus une injustice : les véhicules propres sont les plus récents ; les Français les plus modestes, qui ne peuvent changer de véhicule, seraient pénalisés.

Nous plaidons plutôt pour une baisse généralisée du tarif des péages, beaucoup trop élevés, et pour un retour des concessions d'autoroutes dans le giron public.

M. René-Paul Savary. – Je ne soutiendrai pas non plus cet amendement, qui va à l'encontre des pratiques. Le télépéage permet de passer le péage sans s'arrêter - c'est meilleur pour la planète ! Mieux vaudrait inciter les sociétés autoroutières à développer des plateformes de covoiturage.

Mme Catherine Deroche, co-rapporteur de la commission spéciale. – Très bien.

L'amendement n°431 n'est pas adopté.

L'article 4 bis demeure supprimé.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°1353, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 4 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement avant le 1^{er} octobre 2015 un rapport examinant les conditions de mise en œuvre d'une nationalisation des sociétés d'autoroutes.

Mme Laurence Cohen. – Les autoroutes françaises sont aujourd'hui largement exploitées par des concessionnaires privés. Elles ont été cédées à un tarif bien plus bas que leur prix réel. Cette privatisation, voulue par MM. Breton et Perben, ampute l'Afitf de 1 à 2 milliards d'euros de ressources par an - sans compensation. La perte de maîtrise publique est dramatique. Le groupe de travail voulu par M. Valls n'offre pas de pistes pour le retour des autoroutes dans le giron public. Relisez plutôt le rapport du Sénat de 2008 sur le sujet ! Il faut créer les conditions d'une renationalisation des sociétés d'autoroutes.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Défavorable, comme à toutes les demandes de rapport.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Avis défavorable, mais je profite de l'occasion pour évoquer l'accord conclu ce jour avec les sociétés d'autoroutes. Les différents scénarios - renationalisation, renégociation des concessions - ont été étudiés. La Cour des comptes a en effet pointé une rentabilité de certaines concessions supérieure à ce qui avait été envisagé. Mais la renationalisation, avec l'indemnisation, coûterait entre 40 et 45 milliards d'euros. Sans parler de la remise en cause de la parole de l'État. Quant à la résiliation, elle conduit à la renationalisation : les sociétés actuelles ne se représenteraient pas, et nous aurions à négocier avec des sociétés plus exotiques, chinoises ou canadiennes, probablement pour aboutir aux mêmes règles... Ce scénario ne nous est pas apparu souhaitable. Nous avons donc opté pour une meilleure régulation et une renégociation des contrats, à la lumière des travaux parlementaires.

Le rôle de l'Arafer sera renforcé en matière de régulation des contrats de concession - conditions tarifaires, passation des marchés... Le plan de relance était nécessaire - mais l'État n'a pas vérifié si les travaux menés ne l'auraient pas été de toute façon. L'Arafer veillera à l'avenir à un équilibre plus sûr des contrats.

Une clause de partage des profits est prévue, si ceux-ci dépassent de plus de 30 % ce qui était envisagé au moment de la privatisation. Les sociétés concessionnaires verseront une contribution volontaire d'un milliard d'euros à l'Afitf et 200 millions au fonds

infrastructure de la Caisse des dépôts et consignations.

En contrepartie, le gouvernement s'est engagé à maintenir la stabilité du cadre fiscal spécifique des concessions. Le gel tarifaire des péages pour 2015 a été acté. Des tarifs ciblés favoriseront la voiture hybride, le covoiturage, les autocars.

Enfin, en contrepartie d'un allongement de deux ans des contrats, l'accord acte également le plan de relance autoroutier de 3,2 milliards dans le cadre européen (*Mme Nicole Bricq s'en félicite*) Les travaux commenceront l'été prochain, 80 % d'entre eux seront réalisés dans les trois prochaines années. Cela bénéficiera au secteur des travaux publics, en crise. Une clause prévoit, pour la première fois, que 75 % des projets iront aux PME-TPE non captives de ces sociétés. D'où mon avis défavorable à l'amendement n°1353.

M. Roger Karoutchi. – Ces annonces sont bienvenues. Cependant, le milliard versé par les sociétés d'autoroutes à l'Afitf s'ajoute-t-il aux 3,2 milliards du plan de relance ? Le gel des tarifs sera-t-il reconductible en 2016 ?

Mme Évelyne Didier. – J'avais la même question sur le milliard... Tout ce qui est demandé en plus aux sociétés est compensé, tant ces contrats sont bien ficelés. Comment le gel des péages le sera-t-il ? Déjà, les concessions sont allongées de deux ans - les plus belles années puisque les dettes sont remboursées. La clause pour les PME ? Dans ce milieu, on se tient par la barbichette : ou on est dans un système libéral, ou on est dans un capitalisme monopoliste d'État. Nous verrons bien les suites de cette affaire.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Je me réjouis que nous connaissions enfin le contenu de cet accord, qui était devenu une véritable Arlésienne.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je me félicite que cet accord ait été signé. Nous le savions, le dossier était délicat. Des portes de sortie ont été trouvées : un plan de relance de 3,2 milliards d'euros très attendu par le secteur des travaux publics, les compensations pour l'Afitf et le respect de la promesse que nous avons faite sur le gel des péages.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Le milliard s'ajoute au plan de relance, monsieur Karoutchi. Le gel tarifaire ne s'applique qu'à 2015 ; les sociétés d'autoroutes ont accepté, de plus, que la compensation de la redevance domaniale de 0,5 % soit reportée à 2016.

Deuxième élément : les 3,2 milliards d'euros du plan de relance. Vous avez raison, madame Didier : plus on approche du terme des concessions, plus celles-ci sont rentables, puisque les investissements ont été amortis. Il en est tenu compte dans l'effort demandé. Les deux ans d'allongement de la concession ne constituent pas un cadeau : ils sont la contrepartie du plan de relance.

Enfin, le milliard pour l'Afitt et les 200 millions pour le fonds infrastructure de la Cour des comptes sont, en revanche, un gain net obtenu par le gouvernement.

Oui, madame Didier, il y a un manque de transparence dans les marchés. D'où l'article 5 pour empêcher les comportements que vous avez évoqués.

M. Jean Desessard. – Merci beaucoup monsieur le ministre, je voterai toutefois l'amendement n°1353. Il demeure trop de questions.

Mme Éliane Assassi. – De flou !

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale.* – Nous vous donnons acte de vos annonces, monsieur le ministre ; nous vérifierons la réalité de l'accord au sein des commissions compétentes. Revenons au débat et, regardant l'horloge, je rappelle à tous que plus nous serons brefs, mieux cela ira.

À la demande du groupe CRC, l'amendement n°1353 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°127 :

Nombre de votants	338
Nombre de suffrages exprimés	338
Pour l'adoption.....	30
Contre	308

Le Sénat n'a pas adopté.

ARTICLE 5

Mme Évelyne Didier. – Depuis toujours, le groupe CRC demande une renationalisation des autoroutes. Seul l'État peut garantir l'intérêt général et l'égalité sur le territoire. Dire que des entreprises chargées de mission de service public peuvent s'y substituer est, pour nous, une faute morale et politique.

Nous aurions pu tomber d'accord sur la dénonciation des concessions proposée par M. Chanteguet, 152 députés socialistes avaient d'ailleurs signé la lettre adressée au Premier ministre. Le gouvernement a choisi une autre voie, d'où les articles premier, 5 et 6 de ce texte. Nous vérifierons votre volonté de mieux contrôler le secteur car nous avons des propositions. On parle de 15 000 emplois créés. Pour combien de détruits ? Comment est calculé ce chiffre ? Je suis curieuse.

L'Arafer est créé à l'article premier. Ses pouvoirs sont étendus mais ses moyens cruellement limités face aux armées de conseillers et d'avocats des sociétés d'autoroutes.

L'article 5 régle le secteur. Soit, mais la négociation se déroule lors du contrôle des parlementaires. On vient d'en avoir la preuve avec les annonces du ministre. Quant à l'article 6, il crée en quelque sorte des concessions perpétuelles.

Mme Éliane Assassi. – Respectueuse du travail parlementaire, j'observe que les préconisations du

groupe sénatorial qui s'est beaucoup réuni ont été enterrées pour nous présenter ce miraculeux article 5. Tout cela demeure bien flou. Le plan de relance autoroutier annoncé aurait mérité une séance de travail approfondi en commission.

Outre mon amendement de suppression, nous avons, en élus responsables, déposé d'autres amendements pour démontrer les insuffisances de votre dispositif.

M. Jean-François Longeot. – L'extension des pouvoirs de l'Araf au secteur routier et autoroutier est indispensable, face à la concurrence des modes de transport terrestre. La nouvelle agence devra avoir accès à toutes les données pour exercer pleinement son rôle de régulateur.

Je me réjouis que l'Arafer soit consultée sur les contrats de concession et leur allongement, comme du contrôle renforcé sur les marchés. Toutes ces mesures étaient attendues.

M. Pierre Médevielle. – Rien ne sert de se lamenter sur le passé. Pour faire partie du groupe de travail, je crois que la reprise des négociations était nécessaire pour avancer.

Mme Nicole Bricq. – Très bien !

M. le président. – Amendement n°1354 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout, Bocquet et Bosino, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, MM. P. Laurent et Le Scouarnec, Mme Prunaud et MM. Vergès et Watrin.

Supprimer cet article.

Mme Annie David. – Défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Par cohérence, avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – *Idem.*

L'amendement n°1354 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1357, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par un membre de phrase ainsi rédigé :

ainsi que des clauses des conventions limitant l'ampleur de la modulation des tarifs

Mme Évelyne Didier. – Mettons fin aux pratiques de modulations tarifaires. Cofiroute a accepté l'interdiction du foisonnement pour 2011-2014 à condition d'une contrepartie de pas moins de 234 millions d'euros. Le foisonnement n'est pas tout à fait derrière nous, à voir un récent contrat de prolongation de concession. Comment l'État peut-il tolérer cette pratique interdite ? D'après la Cour des comptes, les distorsions tarifaires se poursuivent. On lui en a communiqué le nombre mais pas le montant.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Vous avez satisfaction : l'Arafer contrôlera le bon fonctionnement du régime des tarifs de péage. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – L'amendement n°1358, qui vise le même objet, me semble plus complet. Je vous suggère de vous y rallier.

S'agissant des négociations avec les sociétés d'autoroutes, je rappelle que le gouvernement y a associé de manière inédite les parlementaires. En revanche, il n'avait pas à demander mandat au Parlement : négocier est du ressort de l'exécutif. J'ai évoqué l'accord parce que certaines de ses dispositions miroitent avec le texte.

L'amendement n°1357 est retiré.

M. Jean Desessard. – On est pragmatique au CRC !

M. le président. – Amendement n°1356, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle vérifie notamment le respect des dispositions du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers.

M. Patrick Abate. – L'Arafer doit veiller au bon fonctionnement des tarifs de péages autoroutiers et se prononcer sur le respect des dispositions du décret n° 95-81. Ce qui n'est pas toujours le cas actuellement.

Dans son rapport pour 2013, la Cour des comptes émet de vives critiques sur l'aubaine dont ont bénéficié des sociétés d'autoroutes, avec un régime tarifaire qui pouvait convenir quand l'État était majoritaire.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Renvoyer à un décret n'est pas conforme à la hiérarchie des normes. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Retrait au profit de l'amendement n°1358.

L'amendement n°1356 est retiré.

L'amendement n°766 n'est pas défendu.

L'amendement n°571 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°526 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°678, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières établit annuellement une synthèse des comptes des concessionnaires. Cette synthèse est publique et transmise au Parlement.

M. Jean-Jacques Filleul. – Notre groupe de travail recommandait chaudement un plan de relance autoroutier. Ce sera chose faite. Il avait défini trois axes que nos amendements reprennent, celui-ci concernant la lutte contre l'opacité entourant les comptes des concessionnaires et l'évolution des transports terrestres.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Inutile d'entrer dans de tels détails, le texte donne clairement à l'Arafer un rôle d'étude et d'expertise. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Avis très favorable. Cet amendement conforte la démarche du gouvernement.

Mme Évelyne Didier. – Je m'associerai à cet amendement, c'est la moindre des choses pour avoir participé au groupe de travail. Que le gouvernement le soutienne est logique ; je suis étonnée que la volonté de la transparence ne soit pas partagée sur tous les bancs.

Mme Laurence Cohen. – Grâce à la transparence, nous parviendrons peut-être enfin à connaître les prix des péages pour comprendre les bénéfices des sociétés d'autoroutes. Selon le rapport Chanteguet, les actionnaires des sociétés d'autoroutes auraient empoché 15 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 3,5 milliards d'euros en déductions d'impôt. Il faut connaître de tels chiffres pour prendre de bonnes décisions.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Je n'ai pas eu accès au rapport du groupe de travail au motif qu'il n'était pas public. Après vous avoir écoutés, sagesse. (*On s'en réjouit sur de nombreux bancs*)

L'amendement n°678 est adopté.

M. le président. – Amendement n°679, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières assure un suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession.

M. Jean-Jacques Filleul. – L'amendement précédent visait la transparence envers le Parlement ; celui-ci, la transparence envers l'Arafer, en confiant à cette agence une mission de suivi des taux de rentabilité interne des concessions.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'avis de la commission reste défavorable : inutile d'entrer dans ce niveau de détail.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Favorable.

Mme Nicole Bricq. – J'aimerais que le rapporteur nous entende. Quand nous avons auditionné

M. Lasserre, je l'ai interrogé sur la polémique assez violente qui a opposé l'Autorité de la concurrence aux sociétés d'autoroutes sur leur rentabilité. Il est apparu qu'il n'y avait pas concordance dans les modes de calcul. En confiant ce travail à l'Arafer, on aura une vision objective dont le Parlement aussi bénéficiera.

Mme Évelyne Didier. – Je vais dans le même sens. La rentabilité des sociétés d'autoroutes est le nœud du problème : les uns considèrent leurs profits comme raisonnables, d'autres comme excessifs. Elle a justifié la constitution de notre groupe de travail. Le taux de rentabilité interne ne suffira pas, il faut aussi tenir compte des hypothèses sur lesquelles se fonde le calcul. On a mis longtemps à comprendre ce qu'on nous racontait, et je ne suis pas sûre que nous ayons nous-mêmes tout compris.

L'amendement n°679 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1539, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 8

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

« Art. L. 122-8-2. – Les revenus additionnels des tarifs de péages résultant des modifications mentionnées à l'article L. 122-8 couvrent, outre les dépenses de toute nature mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 122-4, l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ainsi qu'une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, tels qu'ils peuvent être évalués avant la conclusion de l'avenant.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Il s'agit de rétablir la disposition prévoyant l'orientation vers les coûts des contrats de plan autoroutiers, qui vise spécifiquement la conclusion de ceux-ci et s'ajoute à l'obligation générale fixée à l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. Elle garantira, sous le contrôle de l'Arafer, que les contrats de plan qui prévoient des hausses de péages additionnelles en contrepartie d'investissements complémentaires, dans leur économie propre, respecteront un principe de rémunération raisonnable.

La fourchette est bien comprise entre 40 et 55 milliards pour une rupture des contrats ; elle peut être ramenée à 20 milliards si on la consolide dans la dette publique et en répercute une partie sur les péages.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – La commission spéciale avait supprimé la mention que vous voulez rétablir. Vous êtes satisfait par l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. En pratique, comment apprécier ce qui est « raisonnable » ? Avis défavorable.

L'amendement n°1539 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1358 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 9

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

« Art. L. 122-8-3. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut, soit d'office, soit à la demande du ministre chargé de la voirie routière ou du ministre chargé de l'économie, examiner les conditions de mise en œuvre des dispositions prévues dans la convention de délégation, le cahier des charges annexé et les autres documents contractuels. »

M. Jean-Pierre Bosino. – On parle beaucoup de transparence, encore faut-il s'en donner les moyens. Cet amendement rétablit l'alinéa qui prévoyait que l'Arafer peut, soit d'office, soit à la demande du ministre, examiner les conditions de mise en œuvre des dispositions prévues dans la convention de délégation.

C'est nécessaire pour un contrôle en toute transparence. Il semble que celui de la Direction générale des infrastructures ait perdu de son effectivité, vu la faiblesse de ses moyens matériels et humains. Selon le rapport Chanteguet, les rapports d'expertise demandés par les ministères ont été gardés secrets... Un seul fonctionnaire à temps partiel examine les augmentations tarifaires ! Bel effet de la RGPP et autres MAP !

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Le gouvernement s'est dit favorable à l'amendement n°1358, cet avis vaut-il aussi pour sa version rectifiée, tout à fait différente de la version initiale ?

M. Emmanuel Macron, ministre. – La version rectifiée est en effet plus large. Le verbe « pouvoir » est à éviter en légistique, mieux vaut l'indicatif. Le gouvernement est favorable à la rédaction initiale.

M. Vincent Capo-Canellas, président de la commission spéciale. – Juridiquement, il y a des limites à la notion de rectification. En l'espèce, c'est un tout autre amendement, qui n'a pas du tout le même sens. Que cela ne se reproduise pas, car cela perturbe nos débats.

M. le président. – Votre remarque sera prise en compte par la direction de la séance.

Mme Évelyne Didier. – Il y a eu une erreur au moment de l'enregistrement de l'amendement. Nous sommes prêts à revenir au texte initial : si j'ai une chance de voir un de nos amendements adopté.

M. Bruno Retailleau. – Rappel au Règlement. Une rectification ne doit pas inverser le sens d'un amendement. Notre excellente collègue le reconnaît elle-même. Un retrait serait bienvenu.

Mme Évelyne Didier. – L'objet n'a pas changé ; l'erreur n'est pas de notre fait. Nous maintenons l'amendement.

M. Jean Desessard. – Je propose un sous-amendement, qui consiste à revenir à la rédaction initiale.

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – Félicitations à M. Desessard pour son habileté réglementaire. Mais c'est de nouveau une rectification abusive, en sens inverse. Est-ce recevable ? Je sou mets la question à la sagacité de la présidence...

M. le président. – Madame Didier, acceptez-vous de revenir à votre rédaction initiale ?

Mme Évelyne Didier. – Oui.

M. le président. – En ce cas il tombe du fait de l'adoption de l'amendement n°1539.

L'amendement n°1358 n'a plus d'objet.

Mme Éliane Assassi. – Tout ça pour ça !

M. le président. – Amendement n°1540, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 14

Compléter cet alinéa par les mots :

sous réserve de l'article L. 122-10-1

II. – Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 122-10-1. – Les marchés de travaux, fournitures ou services régis par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, lorsqu'ils sont passés par un concessionnaire d'autoroute pour les besoins de la concession, sont également régis par les articles L. 122-11, L. 122-13-1, L. 122-16 et L. 122-17.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Il faut prévoir que l'Arafer continuera à examiner les marchés des sociétés concessionnaires publiques et que celles-ci sont soumises à l'obligation législative de créer une commission interne d'examen de leurs marchés.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Sagesse.

L'amendement n°1540 est adopté.

M. le président. – Monsieur le président de la commission spéciale, j'ai cru comprendre que vous souhaitiez reprendre la séance dès 21 heures ?

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – La décision vous appartient, monsieur le président. Je souhaite surtout que nous avançons aussi vite que possible.

Un mot encore : je sais quelles sont les contraintes auxquelles est soumise la direction de la séance, submergée par des flots d'amendements...

M. le président. – Y a-t-il des objections à ce que nous reprenions dès 21 heures ?

Mme Éliane Assassi. – Oui, dans la mesure où nous n'avons pas été prévenus plus tôt.

M. Jean-Claude Requier. – Il n'est pas possible de nous prévenir ainsi au dernier moment !

Mme Nicole Bricq. – Exactement.

M. le président. – Dans ce cas, je mets aux voix.

Je constate que le Sénat est disposé à reprendre la séance dès 21 heures.

La séance est suspendue à 19 h 32.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 5.

Organisme extraparlamentaire (Nomination)

M. le président. – Je rappelle que la commission du développement durable a proposé une candidature pour un organisme extraparlamentaire. La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du Règlement. En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Hervé Maurey membre du conseil de surveillance de la SNCF.

Croissance, activité et égalité des chances économiques (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – Nous reprenons la suite du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Rappel au Règlement

Mme Éliane Assassi. – J'entends ici ou là accuser le groupe CRC de faire de l'obstruction. À aucun moment nous n'avons dérogé au Règlement du Sénat. Nous ne faisons qu'utiliser notre droit constitutionnel d'amendement. Sur les 1 680 amendements déposés, nous n'en avons déposé qu'environ 450. L'Assemblée nationale a eu trois semaines pour débattre de ce projet de loi, le Sénat, deux semaines seulement. À l'Assemblée nationale, avec le temps législatif programmé, certains n'ont pas pu intervenir autant qu'ils l'auraient souhaité. Le Sénat a pour particularité de débattre sur le fond : c'est ici que les débats sont le plus approfondis. Forcément, cela prend un peu de temps...

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – Merci de votre intervention. Personne n'a prononcé le mot d'obstruction.

Mme Éliane Assassi. – Si !

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – Reste qu'il nous faut concentrer notre temps de parole sur les points majeurs du texte ; il y va de la lisibilité de nos débats. Nous souhaitons simplement que les sénateurs puissent s'organiser au mieux.

Le Sénat, institution vénérable et adaptable, prendra ce temps pour que la démocratie parlementaire s'exerce au mieux, dans le respect de chacun.

M. le président. – Acte vous est donné de votre rappel au Règlement, madame la présidente Assassi.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 5 (*Suite*)

M. le président. – Amendement n°1359 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 19, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ces exceptions ne peuvent pas concerner les marchés de travaux d'un montant supérieur à 500 000 euros.

Mme Évelyne Didier. – L'assujettissement des concessionnaires privés à des règles de publicité et de concurrence et le contrôle de l'Arafer vont dans le bon sens. Or seuls les marchés d'un montant supérieur à 2 millions d'euros seront soumis aux obligations de publicité et de mise en concurrence. L'Autorité de la concurrence souhaite que ce seuil soit abaissé à 500 000 euros hors taxes. Les sociétés d'autoroutes des groupes Vinci et Eiffage ne transmettent pas les informations concernant les marchés de plus de 500 000 euros. Veillons à ce que les concessionnaires ne s'adonnent pas à un fractionnement des marchés pour contourner leurs obligations...

Les PME-PMI sont largement exclues : entre 2 millions et 5,7 millions d'euros, le pouvoir adjudicateur peut établir des critères - à savoir, les sociétés d'autoroutes, juge et partie !

M. Bruno Retailleau. – Cela vaut pour tous les marchés publics.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Avis favorable à cet amendement de précision, qui reprend une recommandation de l'Autorité de la concurrence.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, chargée du numérique*. – Sur le fond, le gouvernement

partage votre objectif, mais nous sommes ici dans le domaine réglementaire.

Le gouvernement s'engage à fixer ce seuil, par décret, à 500 000 euros, notamment pour encourager l'activité économique des PME et des ETI. Retrait ?

Mme Évelyne Didier. – Je suis un peu comme saint Thomas... Si l'on m'assure que je ne serai pas le dindon de la farce, je veux bien le retirer...

Mme Éliane Assassi. – Non, maintenons-le.

Mme Évelyne Didier. – Soit.

L'amendement n°1359 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1363, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 22

1° Première phrase

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

2° Dernière phrase

Supprimer cette phrase.

Mme Évelyne Didier. – L'avis rendu par la commission des marchés, introduite à la suite d'un avis de l'Autorité de la concurrence, et dont on peut raisonnablement espérer qu'elle sera neutre et indépendante, doit être contraignant. C'est un niveau de contrôle qui s'ajoute au contrôle par l'Arafer.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – L'article prévoit déjà que le concessionnaire ne peut refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision de son conseil d'administration. Ne rigidifions pas les choses. Avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Avis défavorable. Les principes constitutionnels de liberté contractuelle et de liberté d'entreprendre ne permettent pas d'aller aussi loin. La création d'une commission des marchés est déjà assez intrusive...

L'amendement n°1363 n'est pas adopté.

L'amendement n°521 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°1422 rectifié, présenté par M. Médevielle et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 23, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Tout projet d'avenant à un marché de travaux, fournitures ou services entraînant une augmentation du montant global supérieure à un seuil défini par voie réglementaire est soumis pour avis à la commission des marchés.

M. Pierre Médevielle. – Il s'agit de rendre plus transparente la passation des avenants et de compléter le dispositif de leur contrôle, en introduisant une saisine *a priori* de la commission des marchés pour tout avenant supérieur à un seuil défini par voie réglementaire.

Le pourcentage s'appréciera sur la base de l'évolution du montant du contrat par rapport au marché. En cas de pluralité d'avenants passés successivement, l'avis de la commission devra être recueilli pour tout avenant qui, pris individuellement est inférieur au seuil réglementaire, mais dont le cumul avec le ou les avenants précédents, a pour effet de majorer le montant initial du marché du seuil fixé réglementairement.

Je rappelle à nos collègues du CRC un chiffre important : les 40 % du chiffre d'affaires reversés par les horribles concessionnaires au gouvernement tous les ans !

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis favorable à cette précision utile.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Avis favorable à cet amendement qui vise à éviter le contournement des règles de la concurrence.

L'amendement n°1422 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°1360, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 23, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que les avenants ayant pour conséquence de faire sortir les marchés des réserves mentionnées à l'article L. 122-13

M. Michel Le Scouarnec. – Actuellement, une partie des SCA se refuse à communiquer les avenants aux marchés, même lorsque ces avenants représentent un pourcentage important du marché d'origine, parfois jusqu'à 15 %. Cet amendement empêcherait que les SCA proposent un marché légèrement sous le seuil de compétence des commissions des marchés puis en augmentent la valeur au moyen d'avenants. C'est une préconisation du rapport de la commission nationale des marchés.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – La première phrase de l'alinéa prévoit déjà que la commission des marchés est informée des avenants : avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Même avis. La commission sera informée non seulement des avenants, mais de la liste des entreprises avec lesquelles le concessionnaire passe des contrats hors du champ des règles de passation de marché.

Mme Évelyne Didier. – C'est une information obligatoire. Curieux qu'on ne se donne pas les moyens de contraindre les sociétés !

L'amendement n°1360 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1368, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 23

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

« Lorsqu'une société concessionnaire d'autoroute ne respecte pas la communication des informations prévues au présent alinéa, elle en informe l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières qui peut prononcer une sanction en application de l'article L. 2135-7 du code des transports.

Mme Évelyne Didier. – Le projet de loi donne compétence à l'Arafer en ce qui concerne les concessions autoroutières ; l'Assemblée nationale a étendu ses pouvoirs de sanction administrative. L'Arafer pourra mettre en demeure un concessionnaire qui refuserait de lui donner accès à ses informations comptables.

L'alinéa 23 de l'article 5 dispose que la commission des marchés est informée des avenants ; cependant, la commission nationale des marchés s'inquiète de l'effectivité du contrôle des marchés - car les sociétés ne communiquent pas les informations demandées ! Il est choquant, dans un État de droit, que des entreprises puissent se soustraire à leurs obligations légales, sans être inquiétées... D'où cet amendement.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – N'alourdissons pas le dispositif : avis défavorable. L'Arafer aura un pouvoir général d'accès aux données des concessionnaires.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Avis favorable.

Mme Évelyne Didier. – Merci !

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Il faut assurer l'effectivité des contrôles. L'Arafer pourra édicter une sanction, par exemple une amende en fonction du chiffre d'affaires.

L'amendement n°1368 est adopté.

L'amendement n°524 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°1361, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 30

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Lorsque ces travaux donnent lieu à une compensation, elle vérifie le respect des délais de leur réalisation, ainsi que le respect de l'échéancier financier et du calendrier d'investissement.

Mme Évelyne Didier. – Dans le suivi du « paquet vert », l'Autorité de la concurrence a relevé de nombreux retards dans les travaux, qui n'ont pourtant pas donné lieu à compensation de la part des concessionnaires.

La valeur actualisée du coût des travaux aurait dû être recalibrée en conséquence. Cela n'a pas été le cas. D'où cet amendement qui étend les compétences de l'Arafer.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – C'est un rôle qui appartient à l'État et non à l'autorité de régulation. Avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, secrétaire d'État. – Avis défavorable. Nous faisons la distinction entre ce qui relève du contrat et ce qui relève de la régulation. Nous ne souhaitons pas que l'État se dessaisisse de la gestion des concessions.

Mme Évelyne Didier. – Notre groupe préférerait que les services de l'État fassent le travail. Mais nous constatons qu'il n'y a pas de contrôle suivi - c'est d'autant plus grave que cela donne lieu à compensation ! Le gouvernement ne pourrait-il s'engager à exiger le remboursement quand les échéances n'ont pas été respectées ?

L'amendement n°1361 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1542, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 45

Rétablir l'article L. 122-19 dans la rédaction suivante :

« *Art. L. 122-19.* – Le contrôle administratif de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'exerce à l'égard des concessionnaires d'autoroutes dans les conditions prévues à la section 1 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports.

II. – Alinéas 48 et 49

Rétablir les articles L. 122-20 et L. 122-21 dans la rédaction suivante :

« *Art. L. 122-20.* – Le fait de s'opposer, de quelque façon que ce soit, à l'exercice des fonctions des agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans l'exercice de leurs missions dans le secteur autoroutier est réprimé dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports.

« *Art. L. 122-21.* – Les relations et les échanges relatifs au secteur autoroutier de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières avec, d'une part, l'Autorité de la concurrence et, d'autre part, les juridictions compétentes sont définis à la section 4 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports. »

Mme Axelle Lemaire, secrétaire d'État. – Ces renvois sont nécessaires afin d'assurer la lisibilité du dispositif qui concernent deux codes différents.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable, ces renvois sont superflus et complexifient inutilement le code des transports, le gouvernement dispose en outre d'une

habilitation à procéder par ordonnance, votée à l'article premier.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°1542, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

M. le président. – Amendement n°680, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 47

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 122-19-2 – Pour l'accomplissement par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières des missions définies au présent chapitre, les dispositions de l'article L. 122-19-1 et des sections 1 à 3 du chapitre V du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, sont applicables, dans les mêmes conditions qu'au concessionnaire, aux sociétés suivantes :

« – les sociétés qu'il contrôle, au sens des articles L. 233-3 et L. 233-4 du code de commerce ;

« – celles qui le contrôlent, au sens des mêmes articles ;

« – toute société ayant pour objet principal la détention de titres de sociétés concessionnaires autoroutières ou le financement des sociétés qui les détiennent.

M. Jean-Jacques Filleul. – Avec cet article 5, le gouvernement renforce la régulation des sociétés concessionnaires. Cet amendement prévoit que l'Arafer disposera d'un pouvoir de recueil d'informations auprès des sociétés liées aux concessionnaires ou aux autres sociétés susceptibles de détenir des informations sur le coût du capital investi dans la concession. C'est un critère d'appréciation du taux de rentabilité, lequel permet de fixer les tarifs des péages, au bénéfice des usagers et de l'État.

Le rapport sénatorial sur les autoroutes demandait que les péages ne soient pas soumis à des augmentations tarifaires incontrôlées.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable à cet amendement qui donne des pouvoirs considérables à l'Arafer, dont je ne suis pas sûre qu'ils soient proportionnés.

Mme Axelle Lemaire, secrétaire d'État. – Très favorable : c'est la deuxième jambe du contrôle.

À la demande de la commission spéciale, l'amendement n°680 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°128 :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	338
Pour l'adoption.....	150
Contre.....	188

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Bruno Retailleau. – Notre groupe votera l'article 5 et je veux féliciter Mme Estrosi Sassone pour son travail. Nombre de rapports ont éclairé les relations trop peu exigeantes entre l'État et les sociétés d'autoroutes.

M. Macron a évoqué cet après-midi le plan de relance en la matière, nous l'en félicitons.

Je veux toutefois souligner une incohérence grave : le projet d'autoroute A831 dans l'ouest de la France, à cheval sur deux grandes régions, soutenu par tous les élus, est aujourd'hui stoppé par un membre du gouvernement. C'est incompréhensible. Par deux fois, le Premier ministre s'est engagé auprès des présidents de régions et de départements de droite et de gauche, et par deux fois, il a été contredit dans la presse par Mme Royal. Dans *Sud-Ouest*, celle-ci déclare : « Même si je voulais partir, on me demanderait de rester ». (*Sourires*)

Mme Nicole Bricq. – On la reconnaît bien là !

M. Bruno Retailleau. – Ce que nous voulons, c'est que l'autorité reste au chef du gouvernement. Le Premier ministre ferait bien de le rappeler à tous les ministres. (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

Mme Évelyne Didier. – Je ne suis pas là pour donner des leçons, mais ce sujet a sans doute souffert de différences d'appréciation. Il est regrettable que l'on ne parle pas d'une seule et même voix. Mais je m'étonne que nos amendements, qui visaient à renforcer le contrôle, n'aient pas fait l'unanimité. Nous manquons à notre devoir de parlementaire qui est de défendre l'intérêt général. Des sociétés de BTP se plaignent de ne pas avoir leur part du gâteau... Sur un outil public, dans une situation de monopole, on ne peut prétendre avoir le beurre, l'argent du beurre et le crémier !

Mme Catherine Deroche, *co-rapporteur.* – Le sourire...

Mme Évelyne Didier. – Pour ma part, je voterai l'article 5 car des amendements ont été acceptés, mais mes collègues voteront contre, par cohérence avec la position constante de notre groupe. (*M. Patrick Abate applaudit*)

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe socialiste votera l'article 5, même si nous regrettons le rejet de l'amendement n°680. L'Assemblée nationale y reviendra sans doute. Je me félicite du plan de relance et du renforcement de la régulation. Nous pouvons être fiers du travail réalisé.

M. Jean Desessard. – Le groupe écologiste votera cet article.

L'article 5, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°1364, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'Autorité de la concurrence remet au Parlement un avis sur le taux de rendement interne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et elle quantifie les impacts des contrats de plan successifs depuis 2006. Cet avis est rendu dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi.

Mme Évelyne Didier. – Lors du cours magistral qui nous a été dispensé par Matignon, nous avons appris les conditions avantageuses dont bénéficient les concessionnaires - même si ceux-ci s'estiment victimes d'une cabale. Leur taux de rentabilité interne s'élèverait à 8,7 %, mais si on retient des hypothèses différentes, on obtient un taux de plus de 10 %.

La différence représente 13 milliards de *cash flow* d'ici 2033 ! Nous avons besoin d'informations précises.

M. le président. – Veuillez conclure.

Mme Évelyne Didier. – D'où cette demande d'avis remis au Parlement.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Mieux vaut que l'Autorité suive l'ensemble des données sur la durée. Avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Retrait. Le gouvernement a choisi de confier à l'Arafer tous les pouvoirs de contrôle et de sanction en la matière, pour créer une régulation spécialisée. Il serait illogique de confier de nouvelles missions à l'Autorité de la concurrence.

Mme Évelyne Didier. – L'un n'empêche pas l'autre. Si l'Autorité de la concurrence avait pu nous éclairer sur tout ce qui s'est passé depuis la privatisation, cela aurait été utile - sans que l'exercice doive être recommencé tous les ans.

L'amendement n°1364 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1365, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'Autorité de la concurrence remet au Parlement un avis sur le dernier plan de relance autoroutier validé par la Commission européenne, qui porterait notamment sur l'existence éventuelle de surcompensations et sur la répartition des marchés. Cet avis est rendu dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi.

M. Patrick Abate. – Le plan de relance repose une fois encore sur des hypothèses favorables aux concessionnaires. Tout nouvel investissement sera compensé par une hausse des tarifs. Le plan de relance illustre en fait le renoncement du gouvernement à mettre fin à l'allongement des concessions. En échange d'investissements de 3,2 milliards d'euros, les concessionnaires ont obtenu

non seulement la prolongation de deux ans des contrats, mais l'élargissement du champ concédé, avec des travaux supplémentaires sans avenant. La date de référence choisie vise à éviter d'enfreindre la direction européenne. D'où cette nouvelle demande d'avis.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Avis défavorable, l'Autorité de la concurrence a déjà abordé ces questions dans son avis de septembre 2014.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Même avis. Le débat a largement eu lieu au sein du groupe de travail, il est temps d'avancer. Nous attendons beaucoup de ce plan de relance, pour l'activité et l'emploi. Les nouveaux pouvoirs de l'Arafer sont de nature à vous rassurer.

M. Pierre Médevielle. – Le rapport de Microeconomix ressemblait à la hotte du Père Noël : acheter à 30 milliards pour revendre à 40 milliards le lendemain ! Si demain Bercy calcule selon la même méthode le taux de rentabilité de toutes les entreprises françaises, nous serons à coup sûr la première puissance économique mondiale !

L'amendement n°1365 n'est pas adopté.

ARTICLE 5 BIS A (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°433, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Sur les autoroutes comportant au moins trois voies et traversant ou menant vers une métropole, une de ces voies peut être réservée aux heures de forte fréquentation à la circulation des véhicules les plus sobres et les moins polluants, des transports en commun, des taxis, des véhicules des services d'auto-partage, des véhicules utilisés en covoiturage lorsque le véhicule est utilisé par au moins trois personnes. Les conditions de mise en œuvre de ces dispositions sont précisées par décret en Conseil d'État, notamment pour définir les heures, le type de voies concerné, les aménagements nécessaires à la sécurité et à l'information des usagers, ainsi que les circonstances dans lesquelles les exceptions à ce dispositif doivent être définies.

M. Jean Desessard. – Les voies dédiées au transport en commun routier et au covoiturage ne sont pas une lubie écologiste : elles existent en Californie. Elles relanceraient le secteur en l'orientant vers des transports plus propres. Cet article, que nous proposons de rétablir, n'est pas redondant avec la demande de rapport qui figure dans le projet de loi de transition énergétique.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Reste qu'une telle disposition relève plutôt de ce dernier projet de loi. Avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Le gouvernement, avec la Ville de Paris et le Stif, a déjà demandé l'ouverture de sept voies sur les autoroutes franciliennes d'ici 2020, et même dès 2015 pour la desserte des aéroports. Dans des pays d'Europe du Nord, de telles mesures ont fait leurs preuves pour la protection de l'environnement. Sagesse.

M. Jean-Claude Requier. – Je suis intéressé par cet amendement : il sera tentant, quand on est pris dans les bouchons, d'emprunter cette voie dédiée... Pour ce qui est des aéroports, nous pourrions l'expérimenter jusqu'à ce que le CDG Express fonctionne !

Mme Nicole Bricq. – Très bien !

*L'amendement n°433 est adopté
et l'article 5 bis A est rétabli.*

L'article 5 bis demeure supprimé.

ARTICLES ADDITIONNELS

L'amendement n°520 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°1421 rectifié, présenté par M. Médevielle et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre I^{er} du titre III du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2131-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2131-... – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF.

« À cette fin, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF sont tenus de lui fournir les informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants. »

M. Pierre Médevielle. – Par parallélisme des formes, cet amendement aligne le droit d'accès à l'information de l'Arafer dans le secteur ferroviaire sur les dispositions qui viennent d'être adoptées pour les secteurs routier et autoroutier.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Avis favorable à ce complément.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Sagesse.

L'amendement n°1421 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

ARTICLE 6

Mme Évelyne Didier. – Selon l'article 6, les cahiers des charges devront prévoir la réduction de la durée de concession, la modération des tarifs ou la combinaison des deux si les bénéficiaires sont supérieurs aux estimations initiales. Et en complément, partage des profits avec l'État ou les collectivités territoriales. C'est mieux que rien... Depuis la privatisation, les concessionnaires ont bénéficié de nombreux avantages, y compris fiscaux. Mais ils facturent des services qui sont pourtant compensés. Ainsi, selon un courrier que j'ai reçu, les chèques-vacances des salariés sont utilisables pour le télépéage sous réserve de la souscription d'un badge payant. La baisse des charges permises par l'automatisation n'a pas été répercutée sur les péages ; et dans le paquet vert, elle a même été intégrée dans le système de compensation.

Mme Laurence Cohen. – Notre droit pose en principe la gratuité de l'usage des autoroutes. Avec cette nouvelle autorité de régulation qu'est l'Arafer, dont dépendront désormais les dérogations à ce principe, c'est la maîtrise publique qui recule encore. Nous ne pouvons accepter que le seul critère pris en compte soit le critère économique. *Quid* du développement économique, de la desserte des zones peu rentables, de la transition énergétique ? Pour 100 euros récoltés par les concessionnaires, 20 vont dans les poches des actionnaires. C'est un manque à gagner considérable pour la puissance publique. Comment justifier que les sommes astronomiques versées par les Français en péages servent, non à des investissements, mais à l'enrichissement de quelques actionnaires, surtout quand on sait que les concessions ont été bradées ?

M. le président. – Amendement n°1355 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Abate, Mme Beauvils, MM. Billout, Bocquet et Bosino, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, MM. P. Laurent et Le Scouarnec, Mme Prunaud et MM. Vergès et Watrin.

Supprimer cet article.

M. Thierry Foucaud. – La situation actuelle ne protège pas les intérêts des usagers et de l'État. L'État est trop peu exigeant sur le respect de leurs engagements par les concessionnaires ou les informations qu'ils transmettent. Je vous renvoie au rapport établi pour la commission des finances de l'Assemblée nationale par la Cour des comptes en décembre 2013. Il démontre que le processus de privatisation a été mené en dépit de la plus élémentaire prudence et sans tenir compte des intérêts de la puissance publique. L'action de l'Arafer ne suffira pas à y remédier.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis défavorable.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État.* – Même avis. Cet article introduit une transparence et un dispositif de contrôle inédits, avec la mise à disposition du public d'informations essentielles, par voie numérique, sur le fonctionnement des concessions. Je vois mal comment on peut s'y opposer, sauf à remettre en cause le principe même des concessions.

Mme Cécile Cukierman. – Revenons au rapport de la Cour des comptes. Celle-ci recommandait une procédure interministérielle de négociation, suivie d'une approbation formelle des contrats par le Premier ministre ; ou encore la mise en œuvre de dispositions contraignantes dans les cahiers des charges, pour obliger les concessionnaires à respecter leurs obligations. La Cour recommandait aussi la réalisation systématique de contre-expertises, l'élaboration d'une doctrine sur le champ des opérations compensables ou la réalisation d'une analyse *ex post* du modèle financier des contrats de plan et du paquet vert. Nulle part, elle ne suggérait de confier à une nouvelle autorité indépendante un contrôle qui peut être réalisé par les directions du ministère.

Le fait principal est bien que le cahier des charges établi lors de la cession des parts de l'État a été par trop favorable aux nouveaux concessionnaires - situation d'autant plus regrettable quand on connaît la qualité des actionnaires... La société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, qui exploite notamment les autoroutes A5 et A6 et réalise un chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros pour un résultat net de 392 millions, appartient à une alliance entre le groupe Eiffage, spécialisé dans les travaux publics, et le fonds australien Macquarie. Vinci contrôle Cofiroute et la Société des autoroutes du sud de la France. Quant à l'espagnol Abertis, il gère notamment l'autoroute A1 et l'autoroute de Normandie avec la CDC, AXA et le Crédit agricole...

L'amendement n°1355 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°681, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 2

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...°La deuxième phrase du quatrième alinéa est ainsi rédigée :

« Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. » ;

M. Jean-Jacques Filleul. – Le groupe de travail a dénoncé l'allongement récurrent des concessions perpétuelles. L'ancien système d'adossement n'existe plus. D'où cet amendement qui indique, *a contrario*, que seul le Parlement pourra décider d'allonger les concessions. Pourquoi ne pas l'interdire tout bonnement ? Parce que nous attendons avec impatience le plan de relance autoroutier alors que

30 000 emplois ont été détruits dans les travaux publics.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Je suis étonnée de cette proposition, après les annonces de cet après-midi. L'amendement interdit bien la prolongation des concessions. Retrait ?

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Avis favorable. Cet amendement prépare l'avenir. Les annonces faites aujourd'hui par le Premier ministre sont le résultat de longues négociations. L'allongement de 2,4 ans en moyenne des concessions est compensé par un plan de relance ambitieux. C'est l'urgence économique et sociale qui guide l'action du gouvernement.

Cet amendement crée une nouvelle forme de contrôle, à côté de celui d'une autorité administrative indépendante : le contrôle du peuple par l'intermédiaire de ses représentants. Il reviendra au Parlement de se prononcer. C'est une solution pragmatique, réaliste, équilibrée.

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – Le gouvernement a fustigé les concessions accordées par le gouvernement Villepin avec des mots parfois violents. Et maintenant, vous nous dites : c'est formidable, continuons. Belle contorsion ! En matière d'habillage d'une reculade, on peut difficilement faire mieux ! Avec les annonces de ce jour, on passe d'un extrême à l'autre. Le Parlement ne dispose pas des informations nécessaires pour délibérer ; les choses méritent d'être mieux bordées.

M. Jean-Claude Lenoir. – Très bien !

Mme Évelyne Didier. – Nous avons tous dénoncé le risque de concessions perpétuelles. En 2033, la plupart d'entre nous ne serons plus là... (*Sourires*) Mieux vaut tard que jamais, cependant ! Le gouvernement est plutôt habile, il veut bien demander son avis au Parlement, pas maintenant, mais plus tard... Nous aurions aimé être consultés sur le plan de relance d'aujourd'hui... Après... Quel parlementaire dira qu'il ne veut pas de tel tronçon d'autoroute ou de tel contournement d'agglomération ?

M. Jean Desessard. – Moi !

M. Bruno Retailleau. – Elle a raison !

Mme Évelyne Didier. – Ne soyons pas complètement dupes.

M. Bruno Retailleau. – Aucun gouvernement n'a été exigeant au moment de signer les concessions. Bruxelles a interdit l'adossement depuis vingt ans. À présent, on prétend vouloir mieux réguler, mais ce plan de relance, c'est le fruit d'un nouveau troc entre le gouvernement et les sociétés concessionnaires. L'État se montre, une fois de plus, bien faible...

Mme Nicole Bricq. – Il fallait bien sortir de ce pétrin !

Mme Catherine Génisson. – S'il n'y avait pas eu la faute originelle...

M. Bruno Retailleau. – Personnellement, j'avais voté contre ! Ces relations restent profondément incestueuses. (*Exclamations sur les bancs socialistes*)

Mme Nicole Bricq. – La faute originelle, c'est que l'État a bradé les sociétés d'autoroutes ! Nous n'étions pas aux responsabilités. Il fallait en sortir. Dans un accord, chacun fait un pas vers l'autre, c'est du pragmatisme.

Avec cet amendement, le Parlement se prononcera sur les allongements de concessions. Difficile de s'y opposer ! Tout le monde était d'accord cet après-midi pour dire qu'avec cet accord, nous ne nous en sortions pas si mal.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Il faut sortir des postures et du dogmatisme. Vous étiez donc hostile à la privatisation, monsieur le président Retailleau ? Que ne l'avez-vous dit !

M. Bruno Retailleau. – Je l'ai dit, à la tribune du Sénat !

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale*. – Respectez les parlementaires !

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État*. – Les négociations avec les SCA ont été dures, jamais on n'avait obtenu de telles contreparties. Il y aura un avant et un après cette loi, qui crée enfin un contrôle indépendant. Nous avons recherché l'équilibre entre le réalisme, pour l'emploi, et l'hostilité de principe de la gauche aux concessions perpétuelles.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Je veux rappeler que M. Chanteguet, député socialiste, a démissionné du groupe de travail, considérant que celui-ci n'était qu'une chambre d'enregistrement. (*Applaudissements à droite*)

M. Jean-Jacques Filleul. – Il a démissionné parce que le groupe de travail ne s'orientait pas vers une renationalisation.

Mme Éliane Assassi. – Ce n'est pas ce qu'il a dit ! (*M. Bruno Retailleau renchérit*)

L'amendement n°681 n'est pas adopté.

L'article 6 est adopté.

Les articles 6 bis et 6 ter sont successivement adoptés.

ARTICLE 7

M. le président. – Amendement n°10, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

M. Michel Le Scouarnec. – Par cohérence, nous proposons de supprimer cet article qui fixe les dates d'entrée en vigueur des dispositions de ce volet du texte.

L'amendement n°10, repoussé par la commission et le gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1677, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 3

Remplacer les mots :

liaisons effectuées entre deux points d'arrêt

par les mots :

services dont le point d'origine et le point de destination sont

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Amendement rédactionnel.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Par coordination avec ce qui a été voté à l'article 2, avis défavorable.

M. Jean Desessard. – Pourquoi la commission a-t-elle remplacé « liaisons » par « services » ? Je ne vois pas où est la différence.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Pour la clarté de la rédaction. (*M. Jean Desessard se montre dubitatif*)

L'amendement n°1677 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1543, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 3

Remplacer le nombre :

200

par le nombre :

100

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Vous connaissez le seuil kilométrique souhaité par le gouvernement...

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Avis défavorable, par cohérence.

L'amendement n°1543 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1681, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 4

Remplacer les références :

, L. 3111-21-1 et L. 3111-23

par la référence :

et L. 3111-21-1

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Amendement de coordination.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Défavorable.

L'amendement n°1681 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1682, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 7

Remplacer la référence :

à l'article L. 3111-19

par la référence :

au premier alinéa de l'article L. 3111-19

et avant les mots :

après avis

insérer le mot :

pris

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Amendement rédactionnel.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Sagesse.

L'amendement n°1682 est adopté.

M. le président. – Amendement n°1683, présenté par Mme Estrosi Sassone, au nom de la commission.

Alinéa 10

Avant les mots :

présente loi

rédiger ainsi le début de cet alinéa :

II. - Les articles L. 122-10 à L. 122-17-6 du code de la voirie routière, dans leur rédaction résultant de l'article 5 de la

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur*. – Amendement de coordination.

M. Emmanuel Macron, *ministre*. – Favorable.

L'amendement n°1683 est adopté.

L'article 7, modifié, est adopté.

ARTICLE 8

Mme Laurence Cohen. – Nous sommes opposés à cet article 8 tel qu'il a été amendé. La droite pousse encore plus loin la logique libérale du texte et supprime les points positifs que nous avons pu trouver dans cet article. Le gouvernement tente de mettre en œuvre le forfait chez les taxis - notamment pour la liaison avec les aéroports - qu'aucun acteur ne revendique. Tarification injuste par rapport au taximètre, qui caractérise les taxis. Pendant ce temps, les VTC se battent pour avoir le droit à la tarification horokilométrique. À croire que les VTC veulent faire du taxi, quand le gouvernement veut que les taxis fassent du VTC !

De plus en plus de chauffeurs se mobilisent contre ce projet. Défendons le taximètre et la tarification horokilométrique. Chez les taxis parisiens, il n'y a pas d'obligation de desservir les départements au-delà de la première couronne. Pourquoi ne pas prévoir un quatrième tarif ? Les usagers comme la profession y gagneraient.

M. le président. – Amendement n°1409, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Supprimer cet article.

Mme Annie David. – Un argument supplémentaire : la réécriture par la commission spéciale a maintenu la désaffiliation. Les locataires-gérants qui auront le statut d'autoentrepreneur, seront encore plus précarisés, au détriment aussi de la sécurité sociale.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – La commission spéciale s'est contentée de précisions rédactionnelles utiles et a clarifié les dispositions qui méritaient de l'être. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1409 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1544, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Rétablir le 1° dans la rédaction suivante :

« 1° À la fin du 3° du II de l'article L. 3120-2, les mots : « de clients, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final » sont remplacés par les mots : « du client qui a effectué une réservation préalable » ;

M. Emmanuel Macron, ministre. – Cet amendement rétablit la disposition corrigeant une disposition de la loi du 1^{er} octobre relative aux taxis et aux VTC.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Le ministre prétend que cet amendement vient corriger une erreur rédactionnelle qui se serait glissée dans le texte adopté par le Sénat. Il est exact que notre amendement élargissait la possibilité pour les VTC de stationner aux abords des gares et aéroports. Nous sommes allés plus loin que la loi Hamon en prévoyant une durée de stationnement. Il n'y a pas d'erreur rédactionnelle, nous entendons bien revenir sur la loi Hamon en la matière.

L'amendement n°1544 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1410, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première et la seconde phrases du premier alinéa de l'article L. 3122-1, après le mot : « chauffeur », il est inséré le mot : « professionnel ».

M. Jean-Pierre Bosino. – La société Uber, avec son service UberPop, met en relation des passagers et des automobilistes qui ne sont pas des chauffeurs professionnels via une application pour Smartphone. C'est une concurrence déloyale, qui conduit à du dumping social. Ces conducteurs ne cotisent pas pour

leur retraite et les usagers sont victimes d'un certain amateurisme.

La société Uber a déposé deux QPC ainsi que deux plaintes auprès de la Commission européenne. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont su lui résister.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Cette activité, illégale, s'apparente à celle de faux taxis. Le code des transports prévoit déjà que les conducteurs de VTC doivent avoir des compétences professionnelles. Attendons la décision de la Cour de cassation et éventuellement du Conseil constitutionnel sur la question prioritaire de constitutionnalité déposée sur la loi Thévenoud. Avis défavorable.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Votre amendement est satisfait par le droit positif : le code des transports impose déjà une carte professionnelle pour les conducteurs de VTC. Le gouvernement ne laisse pas faire n'importe quoi : 350 contrôles ont été effectués depuis le début de l'année. Quant à l'UberPop, c'est un service mixte, une forme de covoiturage organisé, où les conducteurs ne sont pas des professionnels. Le gouvernement continuera de lutter contre cette activité. Mais les VTC professionnels sont à encourager : c'est de l'emploi.

M. Jean-Pierre Bosino. – Création d'emploi ? UberPop détruit des emplois de professionnels, qui, eux, cotisent à la sécurité sociale. 350 contrôles ? C'est une goutte d'eau vu le nombre de véhicules dont dispose cette société. Proposez-nous donc des contrôles plus efficaces, car nous avons le sentiment que rien n'est fait pour empêcher le développement de cette société.

À la demande du groupe CRC, l'amendement n°1410 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°129 :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	338
Pour l'adoption.....	30
Contre.....	308

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1043, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Alinéa 15

Supprimer cet alinéa.

Mme Christine Prunaud. – Le locataire-gérant comme le locataire ne sont ni propriétaires, ni titulaires de la licence de taxi. Ils n'entrent pas dans le champ des règles d'hygiène et de sécurité, ne sont pas concernés par l'Inspection du travail, ne bénéficient pas d'indemnités de chômage. L'amplitude horaire augmente, au détriment de la sécurité. Ces chauffeurs ne seraient même pas couverts en cas d'accident du travail ! Décidément, ce projet de loi est bien

anachronique. L'abolition de la location et une nouvelle convention collective sont le seul moyen de sécuriser les relations contractuelles entre employeurs et chauffeurs.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable : la suppression effectuée par la commission est purement rédactionnelle.

M. Emmanuel Macron, ministre. – La fin du mécanisme de la location-taxi est l'un des éléments importants de la loi Thévenoud. Ce régime maintenait les locataires dans un statut de dépendance similaire à celui d'un salarié - sans les mêmes droits. En supprimant l'alinéa 15, vous empêchez la mise en cohérence du code avec une réforme qui répond à vos préoccupations. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Jean Desessard. – Il fallait mettre fin à un système d'exploitation pure et simple. Il y aura désormais trois catégories : le taxi artisan, le salarié, et le locataire-gérant, avec un véritable contrat. Ce dernier est-il encore un salarié dissimulé, sans salaire garanti, ou y a-t-il des garanties suffisantes ? Voilà la question que pose l'amendement.

L'amendement n°1043 n'est pas adopté.

L'amendement n°852 n'est pas défendu.

L'article 8 est adopté.

ARTICLE 8 BIS A

L'amendement n°1687 est retiré.

L'article 8 bis A est adopté.

L'article 8 bis demeure supprimé.

ARTICLE 8 TER

L'amendement n°1688 est retiré.

L'article 8 ter est adopté.

ARTICLE 8 QUATER

Mme Cécile Cukierman. – Plus rapide, moins cher, plus accessible, voilà nos objectifs pour le permis de conduire. Aujourd'hui, passer son permis relève plus de la traversée de la jungle que d'une promenade en forêt. Le prix peut varier du simple au double, et atteindre 3 000 euros. Prix inaccessible pour nombre de jeunes, qui ont pourtant besoin du permis pour s'insérer dans le monde du travail. Les aides des communes et des départements sont mises en péril par l'austérité qui leur est imposée.

Le recours à l'endettement pour le permis à un euro par jour n'est pas une solution satisfaisante. Comment ces jeunes, sans revenus réguliers, pourraient-ils s'engager à rembourser ? Le député Jean Lassalle en a fait l'expérience : le délai d'attente pour pouvoir passer l'examen est insupportable : plus du double que la moyenne européenne !

Le permis est pourtant un sésame indispensable pour la mobilité en zone rurale. Résultat de cette

situation, de plus en plus de personnes sont interpellées en défaut de permis, au détriment de la sécurité. Il est dommage que la seule réponse apportée par le projet de loi soit de priver les commissions départementales de la sécurité routière, composées de représentants des collectivités territoriales, des organisations professionnelles et des usagers, de la faculté de formuler un avis sur l'agrément des auto-écoles.

M. le président. – Amendement n°665 rectifié, présenté par MM. Kern et Médevielle.

Supprimer cet article.

M. Pierre Médevielle. – Les avis émis par les commissions départementales à la sécurité routière, composées des organisations professionnelles permettent à l'autorité administrative de prendre la meilleure décision. L'avis de cette commission étant uniquement consultatif, le préfet reste souverain.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable. L'article 8 quater supprime une contrainte inutile, non conforme au droit européen, puisque des moniteurs d'auto-écoles sont amenés à se prononcer sur l'ouverture d'auto-écoles concurrentes.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°665 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°1044, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

...° Le deuxième alinéa de l'article L. 212-3 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« L'activité des titulaires d'une autorisation d'enseigner est incompatible avec le statut d'auto-entrepreneur. »

M. Thierry Foucaud. – Encore une fois, on veut exempter le patronat de ses responsabilités, en faisant une concurrence déloyale aux artisans. Contrairement aux auto-écoles classiques, les nouveaux acteurs dématérialisés font appel à des formateurs sous statut d'auto-entrepreneur.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable : ce serait remettre en cause le modèle de certaines de nos auto-écoles.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°1044 n'est pas adopté.

Mme Cécile Cukierman. – Nous ne voterons pas cet article 8 quater.

L'article 8 quater est adopté.

ARTICLE 8 QUINQUIES

M. le président. – Amendement n°435 rectifié, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

I. - Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'article L. 213-1 du code de la route est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « ou auprès d'un enseignant titulaire de l'autorisation d'enseigner la conduite des véhicules à moteur » ;

b) La première phrase du deuxième alinéa est complétée par les mots : « , ou auprès d'un enseignant titulaire de l'autorisation d'enseigner la conduite des véhicules à moteur » ;

II. - Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « ou l'enseignant » ;

III. - Compléter cet article par trois alinéas ainsi rédigés :

...° À la première phrase du deuxième alinéa, après le mot : « établissements », sont insérés les mots : « ou un autre enseignant » ;

...° Le troisième alinéa est complété par les mots : « ou l'enseignant » ;

... - À l'article L. 213-4 du même code, après les mots : « les établissements », sont insérés les mots : « ou les enseignants ».

M. Jean Desessard. – Le permis de conduire coûte cher en France : 1 800 euros en moyenne. On peut en réduire le coût en dématérialisant l'auto-école. Selon l'IGF, aucun motif d'intérêt général ne justifie le monopole des auto-écoles. Aujourd'hui, les enseignants ne peuvent s'affranchir de ce cadre que s'ils exercent à titre gratuit, sauf les ressortissants de l'Union européenne depuis la transposition de la directive de 2005.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – La commission spéciale a émis un avis défavorable sur cet amendement qui bouleverserait l'enseignement de la conduite en France, en mettant en concurrence les auto-écoles, juridiquement responsables, avec des modes d'enseignement qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Je comprends la logique qui est la vôtre.

M. Jean Desessard. – Oui, je vais plus loin que vous, monsieur le ministre.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Je reconnais là votre inspiration libérale ! (*Sourires*)

Votre amendement créerait une distorsion de concurrence, car les contraintes ne seraient pas les mêmes pour les écoles et les autres. Sur le fond, ce mouvement est inexorable. (*Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur, le confirme*) Prenons le temps nécessaire pour trouver le bon équilibre, et prendre en compte à la fois les intérêts légitimes des acteurs en

place, qui ont réalisé des investissements, l'émergence de ce nouveau modèle. Avis défavorable, en regrettant de ne pas pouvoir proposer mieux... Avis défavorable donc, bienveillant mais chagrin. (*Sourires*)

L'amendement n°435 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°682 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°854 rectifié, présenté par MM. Doligé, Cardoux, Calvet, Charon et Commeinhes, Mmes Cayeux et Duchêne, M. Falco, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Houel, Mme Hummel, MM. Kennel, Laménie, Lefèvre et de Legge, Mme Micouveau et MM. Milon, Pintat, Pointereau, D. Robert et Saugey.

Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route, après le mot : « établissements », sont insérés les mots : « disposant d'un local ».

Mme Marie-Annick Duchêne. – Il est indispensable de maintenir sur l'ensemble du territoire national une égalité d'accès à l'éducation à la sécurité routière. Au-delà de la qualité de la formation, cette mesure préservera le maillage territorial des 13 000 auto-écoles et des 50 000 emplois associés.

M. le président. – Amendement n°1045, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 213-1 du code de la route, après le mot : « établissements », sont insérés les mots : « disposant d'un local dédié à l'apprentissage de la conduite ».

M. Patrick Abate. – Il faut encadrer l'apparition de nouveaux acteurs dématérialisés qui concurrencent les auto-écoles. Certes, le coût du permis est trop élevé, mais n'entérinons pas les pratiques de réduction des coûts qui reposent sur une précarisation des employés à qui on impose le statut d'autoentrepreneurs. Cette évolution pourrait en outre aboutir à l'affaiblissement du dispositif de la conduite accompagnée, qui a fait ses preuves.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – Avis défavorable à ces deux amendements, car il s'agit d'une mesure réglementaire qui figure déjà dans l'arrêté du 8 janvier 2001.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis.

L'amendement n°854 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1045

M. le président. – Amendement n°666 rectifié bis, présenté par MM. Kern, Marseille, Médevielle et Gabouty.

Alinéa 2

Avant le mot :

, qui

insérer les mots :

, selon un modèle défini par décret du ministre chargé de la sécurité routière,

M. Pierre Médevielle. – Cet amendement vise à mieux protéger les consommateurs et à garantir un contrat ne présentant aucune clause abusive, aucune clause illicite, aucun déséquilibre entre l'apprenti conducteur ou son représentant légal, et l'établissement de conduite et de sécurité routière. Ce contrat, au-delà de lister les éléments à mentionner, doit correspondre à un modèle défini par décret, en suivant l'exemple du permis à un euro par jour.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'article R. 213-3 du code de la route énumère déjà les mentions obligatoires dans les contrats entre auto-écoles et élèves. Que compte faire le gouvernement contre les clauses abusives, dénoncées en 2005 par la Commission des clauses abusives ?

Avis défavorable sur l'amendement.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Même avis, le code répond déjà à votre préoccupation. La DGCCRF a en outre engagé une enquête nationale sur les clauses abusives desdits contrats, ses conclusions seront connues d'ici l'été.

L'amendement n°666 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°1459, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 3 et 4

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Ce contrat précise les conditions dans lesquelles une évaluation du candidat est effectuée, en sa présence, avant sa première leçon.

« La présentation du candidat aux épreuves organisées en vue de l'obtention du permis ne peut donner lieu à l'application d'aucun frais. Les frais facturés au titre de l'accompagnement du candidat à l'épreuve sont réglementés dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce. »

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement prévoit que les conditions de l'évaluation de l'élève conducteur sont précisées dans le contrat et que cette évaluation est effectuée en présence de l'élève avant la première leçon. Cette nouvelle rédaction est compatible avec la possibilité de conclure des contrats en ligne.

Par souci de lisibilité, nous transférons à l'article 8 *quinquies* l'alinéa 4 de l'article 9 *bis* A qui interdit la perception de frais pour la présentation d'un candidat

aux épreuves du permis de conduire et qui encadre les frais perçus pour l'accompagnement d'un candidat à ces épreuves.

M. le président. – Amendement n°434, présenté par M. Desessard et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 4

Après le mot :

établissement

insérer les mots :

ou l'enseignant

M. Jean Desessard. – Amendement de cohérence avec l'amendement n°435 rectifié, qui a été repoussé...

L'amendement n°434 est retiré.

Mme Dominique Estrosi Sassone, co-rapporteur. – L'évaluation postérieure à la signature du contrat n'a pas de sens : avis défavorable à l'amendement n°1459.

M. Emmanuel Macron, ministre. – Favorable.

L'amendement n°1459 n'est pas adopté.

L'amendement n°667 rectifié bis est retiré.

L'article 8 quinquies est adopté.

ARTICLE 8 SEXIES (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°1046, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Un rapport est présenté par le Gouvernement au Parlement dans les douze mois sur la caution par l'État pour tout jeune de 16 à 25 ans faisant la demande d'un prêt permis à un euro par jour.

Mme Laurence Cohen. – Les auto-écoles dématérialisées contribuent à la dérégulation du secteur. Le permis de conduire est un élément clé de l'émancipation des jeunes. Or le coût moyen est de 1 500 euros, le temps d'attente de 98 jours en moyenne, et il atteint 200 jours en Seine-Saint-Denis ! Pour rendre le permis plus accessible aux jeunes, nous souhaitons renforcer le permis à un euro par jour, qui repose sur un prêt à taux zéro. Le dispositif a bénéficié à 680 000 jeunes depuis sa création, soit 10 % d'une classe d'âge. Il faut faire mieux encore.

M. le président. – Il est minuit. Je vous propose de prolonger la séance jusqu'à minuit et demi. (*Assentiment*)

Amendement n°1461, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Au 3° de l'article L. 213-3 du code de la route, les mots : « , d'ancienneté du permis de conduire » sont supprimés.

M. Jean-Jacques Filleul. – Selon la commission spéciale, il n'est pas illogique d'imposer aux exploitants d'un établissement la condition d'ancienneté du permis. Pour les acteurs du secteur, c'est une évidence. Mais exploiter une auto-école et enseigner la conduite sont deux métiers différents.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis défavorable à la demande de rapport de l'amendement n°1046.

Il est surprenant, monsieur Filleul, d'autoriser des personnes dépourvues de permis de conduire à exploiter une auto-école. Avis défavorable à l'amendement n°1461.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Le permis à un euro par jour participe à l'ouverture du permis de conduire. Retrait de l'amendement n°1046, au profit de l'amendement n°1462.

Avis favorable à l'amendement n°1461, qui va dans le sens de la désescalade de la réglementation, et conforme notre droit au droit européen.

L'amendement n°1046 est retiré.

M. Jean Desessard. – S'agit-il de l'obligation d'avoir le permis ou de l'ancienneté ?

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Gérer une auto-école, ce n'est pas former. Les formateurs, eux, doivent présenter des qualifications strictement encadrées par le code. Il en va de même d'autres métiers. Veillons à ne pas sur-réglementer. Ne bridons pas la volonté d'entreprendre !

M. Alain Richard. – Mieux vaut ne pas avoir perdu son permis, tout de même...

M. Vincent Capo-Canellas, *président de la commission spéciale.* – Pour gérer un salon de coiffure, il vaut mieux avoir quelques notions de cet art ! C'est comme un boulanger qui ne mangerait pas son pain.

M. Marc Laménie. – Historiquement, les exploitants d'auto-école ont une grande expérience. La pédagogie est essentielle à la sécurité routière. Je rejoins le président Capo-Canellas, car il faut être très rigoureux en la matière.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Je n'utiliserai pas de métaphores... Il ne s'agit encore une fois que des gestionnaires, et l'on ne supprime pas l'obligation d'avoir le permis, mais l'obligation d'ancienneté.

M. Jean Desessard. – Merci de cette précision.

L'amendement n°1046 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1461.

L'article 8 sexies demeure supprimé.

ARTICLE 8 SEPTIES (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°1047, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le Gouvernement rend un rapport au Parlement sur l'opportunité de la création d'un dispositif de permis de conduire social dont le tarif serait réglementé pour que les personnes sans emploi et les étudiants boursiers puissent accéder au permis de conduire à un coût raisonnable. Pour ce faire, il étudie les modalités de mise en œuvre de ce dispositif, notamment l'instauration d'une obligation d'accueil de ces personnes, le niveau de plafonnement des tarifs des établissements d'enseignement de la conduite, la mise en œuvre d'un dispositif d'aide financière et de subvention.

M. Jean-Pierre Bosino. – Passer le permis, pour nombre de jeunes, est une vraie difficulté. Tous ne sont pas nés avec une cuiller en argent dans la bouche ! (*Mme Nicole Bricq s'exclame*) Certains sont obligés de s'endetter avant même de commencer à travailler ! Les entreprises, qui exigent souvent que les salariés aient le permis et soient mobiles, devraient être mises à contribution. D'où cette demande de rapport sur un permis de conduire social, au tarif réglementé.

M. le président. – Amendement n°1405, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, une étude de faisabilité portant sur la création d'une filière de déconstruction des navires.

Mme Annie David. – Défendu.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Avis défavorable, comme à toutes les demandes de rapport.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Même avis. Il y a déjà eu plusieurs études sur la déconstruction des navires, j'en ai longuement parlé avec les élus concernés notamment à Brest. Il est plutôt temps de trouver des solutions concrètes, face à la concurrence néerlandaise.

L'amendement n°1047 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°1405.

L'article 8 septies demeure supprimé.

ARTICLE 8 OCTIES (Supprimé)

M. le président. – Amendement n°1462, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre 2 du titre 2 du livre 2 du code de la route est ainsi rédigé :

« Chapitre 2

« Comité d'apprentissage de la route

« Article L. 222-1 - Il est institué un comité d'apprentissage de la route auprès du ministre de l'intérieur qui peut le saisir de toute question relative à la garantie du service universel du permis de conduire.

« Il comprend les ministres intéressés, des membres de l'Assemblée nationale et du Sénat, le délégué interministériel à la sécurité routière, le président du Conseil national de la sécurité routière, le président du Conseil supérieur de l'éducation routière, l'ensemble des acteurs de la filière d'enseignement de la conduite et des représentants de la société civile.

« Le comité d'apprentissage de la route peut présenter toutes propositions relatives à l'organisation du service universel du permis de conduire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous rétablissons le comité d'apprentissage de la route composé de l'ensemble des acteurs de la filière d'enseignement de la conduite et qui devra veiller à ce que le permis de conduire soit effectivement un service universel.

Notre nouvelle rédaction tient compte des remarques de Mme le rapporteur. Plus opérationnelle, elle prévoit que le comité rassemblera toutes les parties prenantes, y compris les nouveaux entrants.

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – Si je tiens à respecter la frontière entre les domaines législatif et réglementaire, c'est aussi pour des raisons pratiques : inscrites dans la loi, de telles dispositions seront très difficiles à modifier. Il existe déjà deux instances créées par voie réglementaire.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Favorable.

L'amendement n°1462 n'est pas adopté.

L'article 8 octies demeure supprimé.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°518 rectifié, présenté par MM. Raison, Pierre, G. Bailly, Cornu, Vaspart et Gremillet.

Après l'article 8 octies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les troisième et quatrième alinéas de l'article L. 221-2 du code de la route sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« Tous les véhicules et appareils agricoles ou forestiers, dont la vitesse n'excède pas 40 km/h, peuvent être conduits par les personnes titulaires du permis de conduire prévu pour les véhicules ayant un poids total autorisé en charge inférieur à 3,5 tonnes affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectés

au transport de marchandises, ainsi que les véhicules qui peuvent être assimilés aux véhicules précédents. »

M. Michel Raison. – Cet amendement a une longue histoire. Avant la loi Warsmann de mars 2012, seuls les agriculteurs et leurs enfants âgés de 16 ans et plus avaient le droit de conduire un tracteur sans permis de conduire, non un employé municipal, par exemple. Ceux qui exerçaient ces deux activités à mi-temps, par exemple n'en avaient le droit que la moitié de la journée...

Cet amendement, visant à autoriser toute personne titulaire du permis B à conduire un tracteur dès lors que sa vitesse n'excède pas 40 km/h, fut adopté à l'unanimité à l'Assemblée nationale, en dépit de l'avis défavorable du gouvernement de l'époque, qui le fit supprimer ici même. Après son rejet par le Sénat, j'avais réussi à sauver une petite partie de cet amendement, sur les retraités agricoles - qui après trente ans à conduire un tracteur, n'en avaient soudain plus le droit ! - mais aussi les employés municipaux et les affouagistes. (*On s'amuse sur divers bancs*) L'ouvrier d'usine, lui qui est parfois cariste dans la journée, n'a toujours pas le droit. Il est temps de mettre fin à cette injustice. Je rappelle que ces tracteurs roulent à 40 km/heure.

Mme Catherine Deroche, *co-rapporteur.* – Bravo !

Mme Dominique Estrosi Sassone, *co-rapporteur.* – La commission spéciale est très heureuse de donner un avis favorable à votre amendement.

M. Emmanuel Macron, *ministre.* – Si un autre gouvernement a pu commettre des erreurs, le nôtre les réparera : avis favorable. (*On s'en réjouit sur tous les bancs*)

L'amendement n°518 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

(Applaudissements)

M. le président. – Belle unanimité ! Nous avons examiné aujourd'hui 92 amendements. Il en reste 1 373.

Prochaine séance aujourd'hui, vendredi 10 avril 2015, à 9 h 30.

La séance est levée à minuit vingt-cinq.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

Ordre du jour du vendredi 10 avril 2015

Séance publique

À 9 h 30, 14 h 30 et le soir

Présidence :

Mme Isabelle Debré, vice-présidente
Mme Françoise Cartron vice-présidente

Secrétaires :

M. Jean Desessard - M. Serge Larcher

- Suite du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (n° 300, 2014-2015)

Rapport de Mmes Catherine Deroche, Dominique Estrosi Sassone et M. François Pillet, fait au nom de la commission spéciale (n° 370, tomes I, II et III, 2014-2015) ;

Texte de la commission (n° 371, 2014-2015).

Analyse des scrutins publics

Scrutin n° 126 sur l'amendement n° 287 présenté par MM. Jean-Claude Carle, Loïc Hervé et Cyril Pellevat tendant à insérer un article additionnel après l'article 3 *bis* du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	337
Suffrages exprimés :	334
Pour :	198
Contre :	136

Le Sénat a adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Pour : 143

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Contre : 107

Abstention : 1 – Mme Éliane Giraud

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Claude Bérit-Débat, Président de séance

Groupe UDI-UC (41)

Pour : 41

Groupe CRC (19)

Contre : 19

Groupe du RDSE (13)

Pour : 11

Abstentions : 2 - M. Alain Bertrand, Mme Hermeline Malherbe

Groupe écologiste (10)

Contre : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Pour : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux

Scrutin n° 127 sur l'amendement n° 1353, présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRC tendant à insérer un article additionnel après l'article 4 *bis* (supprimé) du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	338
Pour :	30
Contre :	308

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Contre : 143

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Contre : 109

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC (19)

Pour : 19

Groupe du RDSE (13)

Pour : 1 - M. Pierre-Yves Collombat

Contre : 12

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux.

Scrutin n° 128 sur l'amendement n° 680 présenté par M. Didier Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés à l'article 5 du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	338
Pour :	150
Contre :	188

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques

Groupe UMP (144)

Contre : 143

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Pour : 109

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC (19)

Pour : 19

Groupe du RDSE (13)

Pour : 12

Contre : 1 - M. Gilbert Barbier

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier, Mme Stéphanie Riocreux.

Scrutin n° 129 sur l'amendement n° 1410 présenté par Mme Éliane Assassi et les membres du groupe CRC à l'article 8 du projet de loi, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution après engagement de la procédure accélérée, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	338
Suffrages exprimés :	338
Pour :	30
Contre :	308

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques**Groupe UMP (144)**

Contre : 143

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher,
Président du Sénat

Groupe socialiste (109)

Contre : 109

Groupe UDI-UC (41)

Contre : 41

Groupe CRC (19)

Pour : 19

Groupe du RDSE (13)

Pour : 1 - M. Pierre-Yves Collombat

Contre : 12

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (10)

Contre : 3

N'ont pas pris part au vote : 7 - MM. Michel Amiel,
Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Robert
Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier,
Mme Stéphanie Riocreux.