

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (n° 4186) (*M. Damien Pichereau, rapporteur*) 2

Mardi 22 juin 2021
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 66

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
*Présidente***



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de M. Damien Pichereau, le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (n° 4186).

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. S'agissant du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) dans les domaines des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, nous avons sollicité l'avis de la commission des finances sur le chapitre V, articles 33 à 42. Par ailleurs, les articles 2 à 4, 8, 11, 15, 18, 25, 27, 30, 33 à 35, 37 à 40 et 42 se verront appliquer la procédure de législation en commission.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Dans notre travail de législateur, nous voyons chaque jour combien le droit européen est présent et important. Ce projet de loi nous donne l'occasion de rappeler ce qui peut paraître une évidence : les deux systèmes juridiques sont étroitement imbriqués. C'est probablement le dernier texte d'adaptation que nous adopterons avant que la France prenne, le 1^{er} janvier 2022, la présidence du Conseil de l'Union européenne – un rôle primordial qui nous permettra d'inscrire de nombreux sujets à l'agenda européen.

Au-delà de la préparation de cette échéance politique, le Gouvernement et le législateur doivent sans cesse veiller à adapter le droit national aux actes législatifs et d'exécution de l'Union européenne. Ce texte, assez technique, vise à transposer ou à achever la transposition de douze directives, à mettre le droit interne en conformité avec quinze règlements européens et à procéder aux modifications nécessaires. Il est en grande partie consacré à la réglementation des transports, tant aérien que terrestre et maritime.

En modifiant les règles d'accès à la profession et en traitant la question du détachement des travailleurs dans le transport terrestre, autrement dit le cabotage, ce projet de loi permet de finaliser la transposition du « paquet Mobilité I ». J'ai eu la chance d'y participer comme rapporteur de la proposition de résolution adoptée à la quasi-unanimité des députés en 2018. Je m'inscris aujourd'hui dans la continuité de ce travail et défends les ambitions qui sont toujours les nôtres.

Transport international par excellence, l'aviation civile est un sujet technique largement organisé et réglementé par le droit européen. Celui-ci évolue en permanence pour harmoniser les règles, garantir une sécurité maximale et renforcer les droits des passagers. La sûreté et la sécurité sont à l'origine de plusieurs articles qui adaptent le code des transports aux nouvelles dispositions des règlements européens et suppriment des références obsolètes. Des préoccupations nouvelles émergent : des dispositions visent à prévenir et à condamner les comportements de passagers indisciplinés ainsi que les intrusions sur les pistes, préjudiciables à la sûreté et à la sécurité – l'actualité récente nous en a fourni des exemples.

L'article 6 suscitera sans doute des débats puisqu'il traite de la régulation des redevances aéroportuaires, donc des rapports entre compagnies aériennes et gestionnaires d'aéroports. Modifié par les sénateurs, il renforce les pouvoirs et les compétences de l'Autorité de régulation des transports (ART) pour lui donner les moyens d'évaluer, en toute indépendance, la pertinence du montant des redevances. Il me paraît souhaitable de rapprocher les compétences de l'ART dans le secteur aérien de celles qui sont les siennes dans les autres secteurs.

Le chapitre II concerne les transports terrestre et maritime. Les articles 13 à 15 procèdent à la transposition de la directive du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Ces évolutions concernent notamment les obligations qui pèsent sur les prestataires du service européen de télépéage, les percepteurs de péage et la transmission d'informations entre États membres pour lutter contre la fraude.

L'article 16 actualise le régime de sanction en cas de violation par les navires de la réglementation relative à la teneur maximale en soufre des combustibles marins et clarifie le régime dérogatoire applicable aux navires prenant des mesures pour réduire leurs émissions. Il vise à inciter le secteur du transport maritime à consommer de façon plus propre et durable.

Plusieurs mesures concernent les employés et les usagers. S'agissant du niveau minimal requis pour délivrer une qualification, les obligations pesant sur les organismes de formation professionnelle maritime sont mises en conformité avec le droit européen. Il est aussi proposé d'adapter notre droit à la réalité du travail en mer et de le conformer, pour ce qui est du travail de nuit des marins de moins de 18 ans, au contenu des directives européennes. Enfin, pour limiter les effets de la crise sur le niveau des retraites, les périodes d'activité partielle seront intégrées dans le calcul des droits à pension des marins.

D'autres dispositions permettent de sécuriser, dans le cadre du *Brexit*, la possibilité pour les ferries transmanche battant pavillon français d'exploiter exclusivement des appareils de jeu de type « machine à sous ». Il est également prévu de renforcer la capacité d'intervention de l'autorité de surveillance des équipements marins sur les matériels présentant un risque ou un danger pour le consommateur.

Les articles 22 et 23 transposent les dispositions du « paquet Mobilité I », importantes pour les droits des salariés du secteur du transport routier. Notre objectif est clair : traduire en droit national les avancées des textes européens afin de garantir aux conducteurs des conditions de travail qui respectent les impératifs de sécurité et de santé, et d'éviter les distorsions de concurrence. Ces articles, rien moins qu'anodins, révèlent une Europe sociale qui protège ses travailleurs en leur conférant un statut unique et harmonisé.

L'article 24 permet de pérenniser les installations douanières mises en place dans la perspective du *Brexit* et du rétablissement des contrôles aux frontières.

Le chapitre II *bis* est principalement consacré à la prévention des risques. Les articles 25 à 27, qui actualisent le droit national en garantissant le respect des régimes de sanction prévus par les règlements européens relatifs au mercure, aux fluides frigorigènes et aux polluants organiques persistants (POP), sont en adéquation totale avec le projet de loi « climat et résilience ». Ces dispositions nous apporteront un appui précieux lorsque nous valoriserons, dans le cadre de la présidence française, une Europe plus durable.

L'article 28, au chapitre III, vise à adapter le droit national au règlement 2017/821 sur les minerais de conflit, dont l'importation a pu financer pendant longtemps des conflits armés et ignorer ainsi de graves violations des droits de l'homme. Ces dispositions mettent en œuvre des procédures de contrôle du respect par les importateurs du devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement.

Le chapitre IV comporte des dispositions relatives à la protection et à l'information environnementales. Les articles 31 et 32 proposent des modifications permettant de nous conformer au contenu et aux objectifs des directives afin d'éviter de nouvelles procédures de

mise en demeure. Le premier est relatif aux dispositifs permettant de mesurer et de contrôler les captures accidentelles d'espèces protégées – la France ne les met en œuvre aujourd'hui que pour certaines espèces. Le second modifie la définition de ce qu'est une information environnementale.

Je partage la grande majorité des modifications apportées par le Sénat et défendrai un certain nombre d'amendements pour approfondir et poursuivre cet utile travail de coconstruction.

Ce texte illustre une ambition européenne qu'avec le Président de la République et le Gouvernement nous avons toujours mise en avant. Il ne s'agit pas de réaliser la transposition de dispositions sorties de tiroirs obscurs mais bien de défendre une vision, celle d'une Europe écologique, sociale et protectrice.

Mme Marie Silin (LaREM). Dans six mois, la France assurera, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, la présidence du Conseil de l'Union européenne. Elle se trouvera ainsi au cœur du processus législatif européen et de la coordination de l'action des États membres. Il s'agira d'un moment exceptionnel, durant lequel notre pays endossera une responsabilité importante. D'un point de vue institutionnel, il portera la voix du Conseil et sera chargé de défendre sa position vis-à-vis des autres organes de l'Union européenne et des États membres ; d'un point de vue politique, il aura pour mission d'inscrire à l'ordre du jour des sujets prioritaires et de définir l'agenda stratégique européen – lutte contre le réchauffement climatique et souveraineté européenne notamment. L'échéance du 1^{er} janvier 2022 nous impose de mettre le droit national en conformité avec la réglementation européenne. L'enjeu est essentiel, il y va de la cohérence et de la crédibilité de la France face à ses partenaires européens et internationaux.

Avec ce projet de loi, nous serons au rendez-vous d'une Europe qui innove et protège. Le texte contient de belles avancées sociales – prise en compte du travail de nuit et du repos quotidien des jeunes travailleurs à bord de navires, application du « paquet Mobilité I » qui garantit un droit de retour à domicile aux conducteurs de poids lourds – ainsi que des mesures de protection, telles que le contrôle des émissions de soufre des navires et le renforcement des contrôles d'alcoolémie et de consommation de stupéfiants. En fait également partie l'évaluation psychologique des membres de l'équipage des avions pour éviter des accidents aussi terribles que celui de la Germanwings.

Ce texte, certes technique, illustre nos ambitions pour l'Europe. Mobilisée depuis le début de la législature sur les questions européennes, notre majorité soutiendra le travail effectué par le rapporteur et votera en faveur du projet de loi.

M. Bruno Millienne (Dem). Ce projet de loi a pour objet de conformer notre droit à la réglementation européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. Il revêt une importance capitale, car nous devons être exemplaires en la matière, six mois avant que la France, assurant la présidence du Conseil, se trouve au cœur du processus législatif européen.

Le projet de loi, qui s'inscrit dans un contexte sensible, celui du retrait du Royaume-Uni, de la crise sanitaire et de la crise climatique, propose de transposer douze directives, afin de se conformer à quinze règlements européens. Certains articles sont de nature essentiellement technique, parfois d'effet direct. Il est urgent d'adopter deux articles pour éviter des procédures contentieuses, ce qui serait inopportun à la veille du 1^{er} janvier 2022 :

l'article 31 introduit un système de suivi des captures et morts accidentelles d'espèces protégées ; l'article 32 élargit l'accès du public aux informations relatives à l'environnement.

Certains ajustements permettent de mieux garantir des droits sociaux, comme le droit de pause pour les marins stagiaires âgés de 16 à 18 ans ou l'interdiction de la rémunération des conducteurs routiers en fonction de la rapidité de livraison. La crise sanitaire a rendu plus nécessaire encore de mettre en conformité certains dispositifs, comme la prise en compte d'activités partielles pour la validation des droits à pension des marins. Nous saluons, comme beaucoup ici, la transposition dans notre droit du régime de sanctions applicables aux violations du règlement sur le mercure, les fluides frigorigènes et les polluants organiques persistants. Notre groupe votera en faveur de ce texte, grâce auquel la France pourra endosser ses responsabilités vis-à-vis de l'Union européenne.

Mme Chantal Jourdan (SOC). À partir du 1^{er} janvier prochain, la France assurera sa treizième présidence du Conseil de l'Union européenne, mais la première depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne. Il était indispensable, pour assumer nos responsabilités et nous montrer exemplaires, de mettre notre droit en conformité avec la réglementation européenne. Cette échéance explique que l'examen du texte soit aussi rapide. Mais avec quarante-deux articles transposant douze directives, et autant de sujets variés et complexes, l'analyse et l'appropriation de ces questions importantes par les parlementaires n'auront pas été facilitées.

Le Gouvernement a annoncé le triptyque sur lequel la présidence française du Conseil se fondera : relance, puissance, appartenance. Espérons que ce semestre sera celui d'une action forte en faveur de la lutte contre le dérèglement climatique et de l'aide aux populations et aux territoires les plus en difficulté, et que nous ne verrons pas revenir des politiques et des règles datées qui freineraient une reprise économique fragile. Rappelons, à cet égard, combien le plan de relance européen est chiche face à d'autres et souvenons-nous des difficultés qui ont entouré son adoption. Chaque crise doit être l'occasion de renforcer notre construction commune. Celle que nous vivons nous rappelle combien notre autonomie est essentielle face aux autres puissances.

Pour en venir au texte, je commencerai par la forme : notre groupe regrette le nombre d'habilitations à légiférer par voie d'ordonnance. Nous aurions aimé débattre de questions aussi importantes que la sécurité du trafic aérien ou les drones. À cela s'ajoute une certaine précipitation qui a été soulignée par le Conseil d'État. Il a indiqué, dans son avis, que des consultations ont été conduites trop tard pour être prises en compte correctement. Cela concerne en particulier celle de la Commission nationale de la négociation collective, de l'emploi et de la formation professionnelle et celle de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale.

S'agissant du fond, ce texte s'inscrit notamment dans le cadre des préoccupations environnementales actuelles, à travers six articles relatifs à la prévention des risques liés à la pollution et à la protection de l'environnement, ce qu'il faut souligner. Au-delà de la transposition du droit de l'UE, le projet de loi procède à des ajustements rendus nécessaires par le *Brexit* dans le domaine des transports. Il permettra, en particulier, la pérennisation des installations construites en urgence dans la commune de Calais, par dérogation à la loi dite « littoral », pour faire face au rétablissement des contrôles douaniers et sanitaires au niveau du tunnel sous la Manche.

Notre groupe sera particulièrement attentif à ce que les améliorations apportées par nos collègues socialistes au Sénat demeurent dans le texte. Je pense notamment à un amendement à l'article 1^{er} qui précise que des mesures de contre-vérification des tests, comme des prises de sang, doivent être prévues lors des contrôles. Des dispositions permettant de protéger les salariés contre des risques d'erreur existent déjà dans le domaine routier.

Aux articles 6 et 13, les sénateurs socialistes ont fait adopter en séance plusieurs amendements relatifs à l'Autorité de régulation des transports. À l'article 23, les sénateurs ont également adopté un amendement rendant obligatoire l'accès aux données relatives aux détachements et précisant la notion, trop vague, de partenaires sociaux.

M. Guy Bricout (UDI-I). Nous comprenons, naturellement, les motivations qui ont conduit à la présentation de ce texte. Il importe que le droit national soit conforme aux évolutions du droit européen en vue de la présidence française de l'Union, à compter du 1^{er} janvier prochain. Mon groupe, résolument pro-européen, ne peut que souscrire à cela. Néanmoins, le projet de loi présente certaines formes de complexité.

Il transpose pas moins de douze directives et quinze règlements européens particulièrement hétéroclites et techniques, allant des transports aux minerais de conflit en passant par l'environnement et divers sujets économiques et financiers. Par ailleurs, le texte recourt par trop aux ordonnances, ce qui est encore une manière de dessaisir les parlementaires de questions importantes. Nous serons très vigilants à l'égard d'éventuelles surtranspositions dans les ordonnances qui seront prises par le Gouvernement.

Cependant, nous nous réjouissons de plusieurs éléments, notamment les transpositions relatives à l'extension de l'information accessible au public et à la mise en œuvre de contrôles des captures et des mises à mort accidentelles de spécimens d'espèces animales protégées. Il était urgent d'agir, tant la France était un mauvais élève dans ces deux domaines : nous avons pris beaucoup de retard en matière de conformité avec la réglementation européenne, à tel point que notre pays a été mis en demeure par la Commission. De telles mises en demeure de la France sont régulières, particulièrement en matière environnementale, ce qui n'est pas du meilleur effet.

Autre élément positif, l'adaptation du droit français au paquet routier de l'Union européenne permettra d'avancer sur les questions cruciales du cabotage et de la concurrence équitable.

Nous nous félicitons également du travail de fond qui a été réalisé par le Sénat pour peaufiner et sécuriser le texte. Je pense notamment au renforcement de l'Autorité de régulation des transports, qui se verra conférer un pouvoir de collecte des informations dans le domaine aérien.

Espérons que la France saura se montrer à la hauteur des enjeux, en particulier environnementaux, lors de sa présidence de l'Union. Après un projet de loi « climat et résilience » pas du tout à la hauteur, davantage dans l'exhortation que dans la mise en place d'outils essentiels, nous demeurons sceptiques quant à notre capacité à accomplir un vrai virage en matière de transition énergétique afin de combler notre retard concernant le fret ferroviaire ou la rénovation énergétique. Les experts soulignent d'ailleurs que ce texte ne permettra aucunement de respecter l'accord de Paris. Au-delà de la présente série de transpositions, il faut espérer que la France sera plus efficace au niveau européen pour mettre en œuvre les moyens indispensables à la réalisation de ses ambitions environnementales.

Mme Mathilde Panot (FI). Ce projet de loi aurait pu être une simple formalité, un texte certes fourre-tout mais n'ayant pas d'autre but que d'adapter notre droit à celui de l'Union européenne. Mais non, il fallait que vous introduisiez votre grain de sel, votre touche finale, votre marque de fabrique : la répression.

L'article 10 s'inscrit dans la lignée de votre acharnement contre les militants écologistes depuis quatre ans. Après les procès à répétition contre les décrocheurs de portraits du Président de la République, la création de la cellule Déméter, l'acharnement policier et judiciaire contre les militants anti-nucléaire, le procès pour association de malfaiteurs contre ceux de Bure, vos tentatives pour durcir la loi contre les militants anti-agrobusiness, le gazage et le matraquage en règle des activistes pour le climat, et j'en passe, vous voilà en train de criminaliser, une nouvelle fois, une forme d'action militante, à la manière du jeu du marteau et de la taupe.

L'article 10 prévoit ainsi un nouveau régime de sanctions pénales en cas d'intrusion non autorisée dans la zone côté piste d'un aéroport – six mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende, voire un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende si l'infraction est commise en réunion ou si elle s'accompagne d'un acte de dégradation, le même tarif étant prévu pour la tentative de commettre ces délits. Comme à chaque fois, vous faites semblant d'inventer la poudre alors que notre droit contient déjà des sanctions. Les actes de malveillance sont ainsi sévèrement réprimés par le code des transports d'une peine de cinq ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende. C'est d'ailleurs sur ce motif que des militants bordelais ont été poursuivis à la suite d'une action à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. L'intrusion non autorisée en zone côté piste d'un aéroport, quant à elle, est punie d'une amende de 750 euros.

Pour vous, ce n'est jamais assez. Alors même que l'étude d'impact précise que le droit de l'Union européenne n'impose pas d'aggraver les sanctions, vous voulez faire de la contravention actuelle un délit pour vous donner tout loisir de sanctionner les actions récentes des militants écologistes. Comme vous êtes zélés ! Sous couvert de respecter le droit européen, vous profitez de ce texte pour organiser une nouvelle fuite en avant autoritaire, sans même vous en cacher. Dans l'étude d'impact, vous citez nommément les actions militantes à sanctionner, comme celles du mouvement Marchons sur les aéroports.

Les associations Greenpeace et Alternatiba sont ainsi repeintes en malfaiteurs nuisant à l'ordre public quand elles vous rappellent que l'avion est un moyen de transport polluant et insoutenable d'un point de vue écologique – ou peut-être est-ce le fait qu'elles soulignent qu'il s'agit du moyen de transport privilégié des riches qui vous titille le plus ? Quelles sont les motivations de ces associations ? Un trajet en avion est en moyenne cinquante fois plus polluant qu'un trajet en train. Le trafic aérien double tous les quinze ans, et la filière est responsable de plus de 7 % de l'empreinte carbone de la France. Quand on entend les propos du ministre des transports, on comprend très vite que rien n'est fait pour éviter de courir au désastre.

Cet article 10, en plus d'être sournois, est vain. Vous pourrez créer toutes les nouvelles infractions du monde, il y aura toujours des militants écologistes de tous âges et bien plus lucides que vous au sujet de la catastrophe qui s'annonce. Vous ne dissuaderez jamais un militant qui a la conscience de l'urgence écologique chevillée au corps de tenter de perturber la marche délirante du monde qui nous mène droit dans le mur. Les militants ne le font vraiment pas par plaisir mais dans l'intérêt général.

Notre groupe parlementaire ira soutenir, ce jeudi, certains d'entre eux qui sont poursuivis pour s'être opposés au projet d'extension de l'aéroport de Roissy par le terminal 4. C'est à la suite de leur mobilisation que le Gouvernement a cédé, abandonnant ce projet climaticide absurde. Vous devriez écouter les militants écologistes plus souvent, au lieu de les réprimer sans cesse.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Je remercie une bonne partie des groupes pour les mots qu'ils ont eus.

Nous serons également vigilants, monsieur Bricout, en ce qui concerne les ordonnances. L'objectif n'est pas de surtransposer, nous avons été rassurés sur ce point par le Gouvernement.

Il existe déjà des sanctions, madame Panot, en cas d'intrusion sur une piste d'aéroport, mais la peine est plus faible que si l'on s'introduit dans un port. Trouvez-vous cela logique ? Pour ma part, je n'en suis pas certain. Nous allons simplement établir une forme d'équité entre l'intrusion dans un port et celle sur une piste d'aéroport.

Par ailleurs, l'objectif n'est pas de taper sur les militants écologistes. Il est question de zones sécurisées. Un avion transporte des personnes et a tendance à voler... Des intrusions sur une piste présentent un risque pour la sûreté et la sécurité. Il ne s'agit pas du tout d'empêcher les militants écologistes. Ils peuvent aussi faire passer leurs messages de l'autre côté de la piste, devant l'aéroport, et ils n'auront pas d'amende ! En cas de risque pour la sûreté et la sécurité, une sanction est prévue, c'est tout, et elle sera la même que pour les ports, ni plus ni moins. Ce n'est pas une réaction à l'actualité, mais celle-ci nous prouve que nous avons probablement raison.

CHAPITRE I^{ER}

Dispositions relatives à l'aviation civile

Article 1^{er} : *Habilitation à légiférer par ordonnance en matière de contrôle du niveau d'alcoolémie et de la prise de substances psychoactives pour les personnels navigants*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD50 et CD62 du rapporteur.*

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

Article 2 (procédure de législation en commission) (articles L. 6521-4, L. 6765-1, L. 6765-2, L. 6775-1, L. 6775-2 et L. 6785-1 du code des transports) : *Limite d'âge des pilotes dans le transport aérien public*

Amendement CD63 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. C'est un amendement de conséquence compte tenu de la rédaction choisie par le Sénat.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD51, CD52 et CD53 du rapporteur.

La commission adopte l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (procédure de législation en commission) : *Habilitation à légiférer par ordonnance en matière de licence d'exploitation et de certificat de transporteur aérien*

La commission adopte l'article 3 sans modification.

Article 4 (procédure de législation en commission) : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour actualiser les références à des textes européens abrogés et prendre en compte l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° 2018/1139*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD64 et CD65 du rapporteur.

Elle adopte l'article 4 ainsi modifié.

Article 5 (articles L. 1252-1A [nouveau], L. 1251-1, L. 1252-2 et L. 1252-5 du code des transports) : *Règles relatives au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne*

Amendement CD54 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Il s'agit de supprimer les mots « par le ministre chargé de l'aviation civile », cette précision n'étant pas utile. L'article auquel il est fait référence mentionne déjà des personnes habilitées par le ministre chargé de l'aviation civile. Nous éviterons ainsi de rendre la loi trop bavarde.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 5 ainsi modifié.

Article 6 (ordonnances n° 2019-761 du 24 juillet 2019 et n° 2020-1602 du 16 décembre 2020 relatives au régulateur des redevances aéroportuaires, articles L. 6327-2 et L. 6327-3 et articles L. 6327-3-1 à L. 6327-3-3 [nouveaux] du code des transports) : *Achèvement de la transposition de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires et maintien de la compétence de l'Autorité de régulation des transports sur les aéroports malgré la baisse du trafic*

Amendements CD55 et CD56 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Il s'agit de deux amendements de précision.

Le CD55 tend à remplacer « l'autorité administrative chargée de l'homologation » par « l'Autorité de régulation des transports », qui est légalement celle chargée de l'homologation.

La commission adopte successivement les amendements.

Amendement CD57 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Dans la rédaction adoptée par le Sénat, la fixation des tarifs serait réalisée par l'ART et leur homologation par les services du ministère compétent. Il paraît logique de tout confier à l'ART.

M. Jean-Marc Zulesi. Je sais que vous avez auditionné l'ART et que vous êtes assez expert en la matière. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les conséquences budgétaires de votre amendement et sur le travail que vous avez mené avec l'ART, afin de nous rassurer concernant la modulation ?

M. Damien Pichereau, rapporteur. Comme le Sénat, nous avons réalisé un vrai travail avec l'ART, en particulier au sujet de l'article 6. Cette autorité est indépendante, et il faut lui donner un maximum de compétences. C'est le choix que nous faisons, à l'instar du Sénat, ce qui va vraiment dans le bon sens. Tout le monde peut consulter, sur le site de l'ART, des rapports très bien faits sur les questions financières relatives aux autoroutes et au ferroviaire. Il en sera bientôt de même pour les aéroports : il faut faciliter la collecte de données – nous y reviendrons un peu plus tard.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CD58 du rapporteur et CD35 de M. Gérard Leseul.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Il s'agit de supprimer la restriction aux « seuls actifs, produits et charges du périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 et réalisées en France » qui a été introduite par le Sénat et me paraît contraire à l'objectif du présent article. Le champ des informations transmises doit concerner l'ensemble des activités des aérodromes, et pas seulement celles que le gestionnaire aura choisi d'attribuer. On pourra ainsi avoir une vue holistique.

La commission adopte les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD66 du rapporteur.

Amendement CD59 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Je propose de supprimer l'alinéa 10. Le Sénat a choisi d'accorder à l'ART le droit d'être consultée sur tout acte à caractère réglementaire entrant dans son champ de compétences pour ce qui est des aérodromes. On peut en discuter, mais cela ne découle pas des principes fixés par la directive européenne. Cette disposition n'a donc pas sa place dans le texte : ce serait une surtransposition.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 6 ainsi modifié.

Article 7 (article L. 6412-4 du code des transports) : *Organisation des liaisons aériennes répondant à des obligations de service public*

La commission adopte l'article 7 sans modification.

Article 8 (procédure de législation en commission) (articles L. 6421-4, L. 6422-2, L. 6422-3, L. 6422-4, L. 6422-5 et L. 6784-1 du code des transports) : *Régime de responsabilité des transporteurs aériens en cas de dommage*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD60 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 8 ainsi modifié.*

Article 9 (articles L. 6342-3, L. 6733-3, L. 6753-2, L. 6763-1, L. 6763-6, L. 6773-1, L. 6773-7, L. 6783-1 et L. 6783-7 du code des transports) : *Vérification des antécédents et habilitation de personnel intervenant dans le domaine de la sûreté et de l'aviation civile*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD61 et CD67 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 9 ainsi modifié.*

Article 10 (articles L. 6372-11, L. 6733-6 et L. 6753-4 [nouveaux], article L. 6763-1, article L. 6763-10 [nouveau], article L. 6773-1, article L. 6773-11 [nouveau], article L. 6783-1 et article L. 6783-14 [nouveau] du code des transports) : *Sanctions pénales en cas d'intrusion sur les pistes d'un aéroport*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD74 et CD75 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 10 ainsi modifié.*

Article 11 (procédure de législation en commission) (articles L. 6142-1, L. 6761-1, L. 6771-1, L. 6781-1 et L. 6791-1 du code des transports) : *Constataion d'infraction par les agents des organismes habilités ou par les personnes habilitées à exercer des missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs*

*La commission **adopte** l'article 11 sans modification.*

Article 12 : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour renforcer le dispositif de sanction à l'encontre des passagers indisciplinés (PAXI)*

La commission adopte l'article 12 sans modification.

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux transports terrestres et maritimes

Article 13 (articles L. 119-2 à L. 119-4, articles L. 119-4-1 et L. 119-4-2 [nouveaux] du code de la voirie routière) : *Transposition de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union*

Amendements CD44, CD49 et CD43 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Les amendements CD44 et CD43 sont rédactionnels.

Outre sa dimension rédactionnelle, l'amendement CD49 vise à élargir le champ de l'alinéa 9 à tous les services de péage, au-delà du service européen de télépéage.

La commission adopte successivement les amendements.

Amendement CD28 de Mme Marie Silin.

Mme Marie Silin. La suppression de la mention « européens » permettra aux percepteurs de péages d'interroger l'ensemble des prestataires de services de péage, qu'ils soient ou non des prestataires du service européen de télépéage.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte l'amendement.

Amendements CD42, CD41 et CD48 du rapporteur.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Les amendements CD42 et CD41 sont rédactionnels.

Le CD48 tend à élargir la compétence de l'ART dans le cadre de sa mission de médiation.

La commission adopte successivement les amendements.

Amendement CD26 de Mme Marie Silin.

Mme Marie Silin. Nous proposons de revenir à la rédaction initiale confiant à l'ART la mission d'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage. La suppression de cette mention par le Sénat et le renvoi de cette compétence aux services ministériels n'a, selon nous, aucun sens. Ce texte reconnaissant toute l'importance de l'ART et de ses nombreuses compétences telles que la collecte des données, il nous semble légitime qu'elle conserve celle de l'enregistrement des prestataires, d'autant plus que cette activité est une composante de sa mission de régulation.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Avis favorable. Il est en effet logique que l'ART conserve la fonction de tenue du registre des prestataires du service européen de télépéage et leur enregistrement, comme c'est le cas avec les « cars Macron ».

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 13 ainsi modifié.

Article 14 (article L. 330-2 du code de la route) : *Transposition de la directive (UE) 2019/520 en matière de défaut d'acquittement du péage*

La commission adopte l'article 14 sans modification.

Article 15 (procédure de législation en commission) (articles L. 1262-3, L. 1264-1 et L. 1264-2 du code des transports) : *Coordination concernant les missions de l'Autorité de régulation des transports en matière de télépéage*

Amendements identiques CD47 du rapporteur et CD32 de M. Gérard Leseul.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Cet amendement vise la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux – recherche et constatation des manquements aux obligations résultant des dispositions du règlement.

La commission adopte les amendements.

Amendements identiques CD45 du rapporteur et CD36 de M. Gérard Leseul.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Cet amendement complète les dispositifs prévus dans la loi d'orientation des mobilités quant à la mise à disposition et à l'accès de l'Autorité de régulation des transports à toutes les informations utiles pour l'accomplissement de ses missions : informations sur les déplacements multimodaux, données nécessaires à l'information du voyageur, billettique multimodale, etc.

La commission adopte les amendements.

Elle adopte l'article 15 ainsi modifié.

Article 15 bis (nouveau) (article L. 122-31 du code de la voirie routière) : *Collecte d'informations par l'Autorité de régulation des transports auprès des sous-concessionnaires du réseau autoroutier*

Amendements identiques CD39 du rapporteur et CD34 de M. Gérard Leseul.

M. Damien Pichereau, rapporteur. L'ART a pour mission de collecter régulièrement les informations concernant les concessionnaires du réseau autoroutier. Il convient d'y ajouter les sous-concessionnaires afin qu'elle puisse disposer d'une vision globale.

La commission adopte les amendements.

Article 16 (articles L. 218-1, L. 218-2, L. 612-1, L. 622-1, L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement) : *Modification des dispositions relatives au contrôle des émissions de soufre des combustibles marins*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD40 du rapporteur.

Amendement CD30 de Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Cet amendement tend à rendre applicables, dans leur nouvelle rédaction, les articles L. 218-1 et L. 218-2 du code de l'environnement relatifs à la teneur en soufre des combustibles marins pouvant être utilisés par les navires dans les collectivités de Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis-et-Futuna ainsi que dans les Terres australes et antarctiques françaises régies par le principe de spécialité.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Avis favorable à cet amendement qui clarifiera, en effet, l'application de cet article.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 16 ainsi modifié.

Article 17 (articles L. 5547-4, L. 5547-10 [nouveau], L. 5765-1, L. 5775-1, L. 5775-10 et L. 5785-1 du code des transports) : *Obligations des organismes de formation professionnelle maritime*

La commission adopte l'article 17 sans modification.

Article 18 (procédure de législation en commission) (articles L. 5241-2-2, L. 5241-2-10, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5782-1 et L. 5792-1 du code des transports) : *Modification des dispositions relatives à l'autorité de surveillance des équipements marins*

La commission adopte l'article 18 sans modification.

Article 18 bis (nouveau) (article L. 4463-2 du code des transports) : *Prix des contrats de transport fluvial de marchandises*

Amendement CD27 de Mme Marie Silin.

Mme Marie Silin. Il convient d'adapter le code des transports aux règles européennes concernant la concurrence en interdisant la conclusion de contrats à un prix inférieur au coût de la prestation de services dans le domaine du transport fluvial de marchandises. Nous souhaitons ainsi éviter l'abus de position dominante par le biais de prix bas.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte l'amendement.

Article 19 (article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure) : *Casinos en mer*

La commission adopte l'article 19 sans modification.

Article 20 (articles L. 5544-27, L. 5544-29, L. 5544-31-1 [nouveau] et L. 5785-1 du code des transports) : *Travail de nuit des jeunes travailleurs de moins de 18 ans à bord des navires*

La commission adopte l'article 20 sans modification.

Article 21 (article L. 5553-4 du code des transports) : *Prise en compte des périodes d'activité partielle pour la validation des droits à pension des marins*

La commission adopte l'article 21 sans modification.

Article 22 (articles L. 3313-5 [nouveau], L. 3315-4-1, L. 3421-3, L. 3421-4, L. 3421-5, L. 3421-6, L. 3421-7, L. 3421-9, L. 3452-7, L. 3452-7-1 [nouveau], L. 3452-8 et L. 3521-5 du code des transports) : *Application du « Paquet mobilité I »*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD38 du rapporteur.

Elle adopte l'article 22 ainsi modifié.

Article 23 (articles L. 1331-1 et L. 1331-3 et chapitre II [nouveau] du titre III du livre III de la première partie du code des transports et article 7 de l'ordonnance n° 2019-116 du 20 février 2019 portant transposition de la directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018) : *Transposition de l'article 1^{er} de la directive 2020/1057 « lex specialis » en matière de détachement des conducteurs routiers*

La commission adopte l'article 23 sans modification.

Article 24 : *Pérennisation des aménagements réalisés par Eurotunnel en vue du rétablissement des contrôles douaniers et sanitaires dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne*

La commission adopte l'article 24 sans modification.

Article 24 bis (ordonnances n° 2020-1162 du 23 septembre 2020, n° 2020-933 du 29 juillet 2020, n° 2020-599 du 20 mai 2020, n° 2021-77 du 27 janvier 2021, n° 2021-266 du 20 mars 2021 et n° 2021-267 du 10 mars 2021) : *Ratification de diverses ordonnances relatives aux transports*

La commission adopte l'article 24 bis sans modification.

CHAPITRE II BIS Dispositions relatives à la prévention des risques

Article 25 (procédure de législation en commission) (articles L. 521-1, L. 521-6, L. 521-12, L. 521-17, L. 521-21, L. 521-24 et L. 541-46 du code de l'environnement) : *Régime de sanctions applicables aux violations du règlement européen relatif au mercure*

La commission adopte l'article 25 sans modification.

Article 26 (articles L. 521-17, L. 521-18 et L. 521-18-1 [nouveau] du code de l'environnement) : *Régime de sanctions applicables aux violations du règlement européen relatif aux fluides frigorigènes*

La commission adopte l'article 26 sans modification.

Article 27 (procédure de législation en commission) (articles L. 521-1, L. 521-6, L. 521-17, L. 521-21, L. 521-24, L. 521-12 et L. 541-46 du code de l'environnement) : *Mise à jour avec le droit européen des règles applicables aux polluants organiques persistants*

La commission adopte l'article 27 sans modification.

CHAPITRE III Dispositions relatives aux minerais de conflit

Article 28 (article 59 *quindecies* [nouveau] du code des douanes) : *Réglementation sur les minerais de conflit*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD68, CD69 et CD70 du rapporteur.

Elle adopte l'article 28 ainsi modifié.

CHAPITRE IV Dispositions relatives à la protection et à l'information environnementales

Article 29 (article L. 212-1 du code de l'environnement) : *Mise en cohérence du calendrier des mesures à prendre pour garantir le bon état des eaux en cohérence avec le droit européen*

La commission adopte l'amendement de cohérence CD71 du rapporteur.

Elle adopte l'article 29 ainsi modifié.

Article 30 (procédure de législation en commission) (article L. 2224-8 du code général des collectivités territoriales) : *Marquage des éléments entrant dans la composition des installations d'assainissement non collectif*

La commission adopte l'article 30 sans modification.

Article 31 (articles L. 411-2 et L. 181-2 du code de l'environnement et article L. 425-15 du code de l'urbanisme) : *Dispositif de contrôle des captures et mises à mort accidentelles d'espèces animales protégées*

La commission adopte successivement les amendements de conséquence CD72 et CD73 du rapporteur.

Elle adopte l'article 31 ainsi modifié.

Article 32 (article L. 124-2 du code de l'environnement) : *Information environnementale*

La commission adopte l'article 32 sans modification.

CHAPITRE V

Dispositions en matière économique et financière

Article 33 (procédure de législation en commission) (articles L. 228-2, L. 228-3-1, articles L. 228-3-7, L. 228-29-7-1, L. 228-29-7-2, L. 228-29-7-3, L. 228-29-7-4 et L. 22-10-43-1 [nouveaux] et article L. 950-1 du code de commerce, articles L. 211-5, L. 742-1, L. 752-1 et L. 762-1 du code monétaire et financier) : *Adaptations du droit relatif à l'identification des actionnaires et à l'exercice de leurs droits*

Amendement CD8 de Mme Aude Bono-Vandorme, rapporteure pour avis de la commission des finances.

Mme Aude Bono-Vandorme, rapporteure pour avis de la commission des finances. Amendement rédactionnel.

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur, elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD9, CD10, CD11 et CD12 de la rapporteure pour avis.*

*La commission **adopte** l'article 33 **ainsi modifié**.*

Article 34 (procédure de législation en commission) (chapitre III du titre II du livre III, sections 2 à 6 du chapitre IX du titre IV du livre V, articles L. 549-1, L. 549-2 [nouveau], L. 621-5-3, L. 621-9, L. 621-23, L. 743-8, L. 753-8, L. 763-8, L. 745-11-8, L. 755-11-8 et L. 765-11-8 du code monétaire et financier) : *Transfert de compétences de l'Autorité des marchés financiers vers l'Autorité européenne des marchés financiers en matière de prestataires de services de communication de données*

*La commission **adopte** l'article 34 **sans modification**.*

Article 34 bis (nouveau) (article L. 621-22 du code monétaire et financier) : *Obligation de communication d'informations par les commissaires aux comptes à l'Autorité des marchés financiers*

Amendements CD5 et CD4 de la commission des finances.

Mme Aude Bono-Vandorme, rapporteure pour avis. Ces deux amendements ont été déposés au Sénat par le Gouvernement mais n'ont pas été adoptés. Ils visent à mettre en conformité le code monétaire et financier avec le droit européen et sont particulièrement importants pour améliorer la supervision de l'Autorité des marchés financiers (AMF) afin d'éviter toute situation susceptible de bouleverser les marchés financiers.

Le premier élargit le spectre des informations que les commissaires aux comptes doivent communiquer à l'AMF, l'objectif étant que celle-ci soit informée le plus en amont possible des difficultés que peut rencontrer une société qu'elle supervise.

Le second va dans le même sens et vise à autoriser l'AMF à demander aux commissaires aux comptes tout renseignement sur les sociétés de gestion de portefeuille dont ils s'occupent.

Je précise que la Compagnie nationale des commissaires aux comptes a été consultée et qu'elle est favorable à l'adoption de ces deux amendements.

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement CD5.*

Article 34 ter (nouveau) (article L. 621-25 du code monétaire et financier) : *Renseignements pouvant être demandés par l'Autorité des marchés financiers aux commissaires aux comptes contrôlant des sociétés de gestion de portefeuille*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement CD4 de la commission des finances.*

Article 35 (procédure de législation en commission) (articles L. 321-1, L. 321-1-1, L. 321-11-2 [nouveau], L. 321-11-3 [nouveau], L. 352-1 et L. 390-1 du code des assurances) : *Informations relatives aux entreprises d'assurance ou de réassurance exerçant sous le régime de la libre prestation de services ou du libre établissement échangées entre l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et les autorités de contrôle équivalentes des autres États membres de l'Union européenne*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD13 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 35 ainsi modifié.*

Article 36 : *Habilitation à légiférer par voie d'ordonnances pour transposer la directive (UE) 2021/338 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 modifiant la directive 2014/65/UE en ce qui concerne les obligations d'information, la gouvernance des produits et les limites de position, et les directives 2013/36/UE et (UE) 2019/878 en ce qui concerne leur application aux entreprises d'investissement, afin de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la COVID-19 (dite directive CMRP Mifid)*

*La commission **adopte** l'article 36 sans modification.*

Article 37 (procédure de législation en commission) (articles L. 330-1, L. 330-2, L. 743-9, L. 753-9 et L. 763-9 du code monétaire et financier) : *Dispositions relatives au caractère définitif du règlement dans les systèmes de paiement et de règlement des opérations sur titres*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD15 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 37 ainsi modifié.*

Article 38 (procédure de législation en commission) (articles L. 212-3, L. 421-12, L. 421-13, L. 424-3, L. 441-1, L. 441-2, L. 531-2, L. 561-2, L. 561-36, L. 621-2, L. 621-5-3, L. 621-7, L. 621-9, L. 742-2, L. 744-3, L. 752-2, L. 754-3, L. 762-2, L. 764-3, L. 744-11-1, L. 745-9, L. 755-9, L. 765-9, L. 754-11-1, L. 764-11-1, L. 745-13, L. 755-13, L. 765-13, L. 746-5, L. 756-5, L. 766-5 du code monétaire et financier) : *Mise en conformité du code monétaire et financier avec le règlement (UE) 909/2014 du 23 juillet 2014 concernant l'amélioration du règlement de titres dans l'Union européenne et les dépositaires centraux de titres, et modifiant les directives 98/26/CE et 2014/65/UE ainsi que le règlement (UE) 236/2012*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD16, CD17, CD18, CD37, CD19 et CD20 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 38 ainsi modifié.*

Article 39 (procédure de législation en commission) (articles L. 362-1 et L. 362-2 [nouveaux] du code monétaire et financier) : *Régime de sanctions administratives applicables en cas d'infraction à certaines dispositions du règlement (UE) 260/2012 du 14 mars 2012, établissant des exigences techniques et commerciales pour les virements et les prélèvements en euros et modifiant le règlement (CE) 924/2009*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD21, CD22 et CD23 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 39 ainsi modifié.*

Article 40 (procédure de législation en commission) (article L. 101 du code des postes et des communications électroniques et article L. 511-7 du code de la consommation) : *Adaptation des sanctions en matière de prestation de services de courriers recommandés électroniques par des prestataires non agréés*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD24 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 40 ainsi modifié.*

Article 41 (article L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales) : *Habilitation à prendre par ordonnance les mesures législatives de mise en conformité au règlement (UE) 2020/1503 du 7 octobre 2020 relatif aux prestataires européens de services de financement participatif pour les entrepreneurs, et modifiant le règlement (UE) 2017/1129 et la directive (UE) 2019/1937*

Amendement CD6 de la commission des finances.

Mme Aude Bono-Vandorme, rapporteure pour avis. L'article 41 vise à moderniser le régime national du financement participatif. C'est le seul, délégué à la commission des finances, ayant fait l'objet de modifications substantielles au Sénat.

Dans la version déposée au Sénat, cet article tend à habiliter le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des mesures visant à mettre en conformité le droit français avec le nouveau règlement européen du 7 octobre 2020 définissant un cadre européen pour le financement participatif dans le cadre des activités commerciales, et à moderniser et adapter les dispositions nationales qui ne sont pas couvertes par le règlement européen. Une telle adaptation est nécessaire pour repenser l'économie générale du code monétaire et financier.

Le Gouvernement ne souhaite pas se contenter d'une simple refonte formelle du cadre juridique et pourrait, au bénéfice de cette ordonnance, revoir certains dispositifs qui pourraient continuer à exister tels quels.

Pour ces raisons, le Sénat a restreint à trois points le champ d'habilitation de l'ordonnance pour les dispositions qui ne relèveraient pas du règlement européen : la supervision des activités de financement participatif, la manière dont les sociétés civiles agricoles pourraient bénéficier du financement participatif, la soumission des « cagnottes en ligne » aux mesures de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme.

Le Gouvernement, me semble-t-il, doit proposer une nouvelle rédaction en séance publique, qui constituerait un compromis entre l'habilitation initiale, trop large, et l'habilitation proposée par le Sénat, trop restrictive.

Par ailleurs, le Sénat a facilité le recours au financement participatif pour les collectivités locales.

Tout d'abord, il a élargi aux projets de tous les services publics la possibilité, pour une collectivité, de recourir à une plateforme en lieu et place d'une régie de recettes, souvent complexe à opérer.

Ensuite, il a ouvert la possibilité de recourir à des obligations participatives.

Pour une collectivité, le financement participatif tend à mobiliser les administrés sur un projet précis, qui les concerne et qui a du sens localement. Prêts et dons peuvent suffire dans ce cas, même si le plafond, situé à 1 million d'euros, limite à ce jour l'ampleur des projets. La possibilité de passer par une plateforme pour toutes les collectivités va, selon moi, dans le bon sens, même si la direction générale du trésor, dont je rencontre demain des représentants, n'est pas encore convaincue.

L'amendement adopté par la commission des finances supprime la possibilité, pour les collectivités, de recourir à un financement participatif obligataire, tout en maintenant l'élargissement évoqué.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Avis favorable.

Mme Chantal Jourdan. Le groupe Socialistes et apparentés considère que cet amendement soulève plusieurs problèmes.

Les collectivités territoriales risquent de perdre une source de financement importante alors qu'il leur est demandé de diversifier leurs ressources. De plus, le financement obligataire est indispensable. Enfin, selon l'AMF et Bpifrance, les titres ne sont absolument pas négociables sur les marchés.

Mme Aude Bono-Vandorme, rapporteure pour avis. Le financement participatif par obligations n'est pas possible à ce jour. À titre personnel, je pense que les projets concernés sont locaux et qu'ils concernent les administrés, pas forcément les pourvoyeurs de moyens financiers importants. Le plafond se situe à 1 million d'euros, ce qui n'est pas excessif.

Comme le Gouvernement, nous avons considéré que les obligations n'ont pas leur place dans ce type de financement. Nous ne procédons à aucune extension ; nous en restons à l'existant.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 41 ainsi modifié.

Article 42 (procédure de législation en commission) (articles L. 451-4 [nouveau], L. 744-12, L. 754-12 et L. 764-12 du code monétaire et financier) : *Application des dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 18 du règlement (UE) 596/2014 du 16 avril 2014 relatif aux abus de marché modifié par le règlement (UE) 2019/2115 du 27 novembre 2019*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD25 de la rapporteure pour avis.*

*Elle **adopte** l'article 42 **ainsi modifié**.*

*La commission **adopte** l'ensemble du projet de loi **ainsi modifié**.*

M. Damien Pichereau, rapporteur. Je me réjouis du travail accompli sur ce texte, après le très bon travail de coconstruction réalisé au Sénat.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Je vous remercie pour ce travail très technique sur un texte important qu'il importait, politiquement, de soutenir.