

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

153^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 6 mars 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. Premier paquet Mobilité (p. 1555)

DISCUSSION GÉNÉRALE (*suite*) (p. 1555)

Mme Pascale Boyer
 M. Jean-Marie Sermier
 Mme Aude Luquet
 M. Loïc Prud'homme
 M. Benoit Simian
 M. Jean-Pierre Vigier
 M. Louis Aliot
 Mme Véronique Riotton
 Mme Valérie Beauvais
 M. Thierry Michels
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 1563)

Article unique (p. 1563)

Mme Carole Grandjean
 M. Jean-Marc Zulesi
 M. Éric Coquerel
 Amendement n° 3
 M. Damien Pichereau, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire
 Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Suspension et reprise de la séance (p. 1565)

Amendements n°s 19, 16, 15, 4, 5, 9, 11, 18 (sous-amendement), 14, 17, 10, 12, 13

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 1570)

2. Accord transport aérien USA-UE-Islande-Norvège (p. 1570)

PRÉSENTATION (p. 1570)

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes
 Mme Laurence Dumont, rapporteure de la commission des affaires étrangères
 Mme Marielle de Sarnez, présidente de la commission des affaires étrangères

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1572)

M. Christian Hutin
 M. Éric Coquerel
 M. Jean-Paul Lecoq
 Mme Isabelle Rauch
 M. Michel Fanget
 M. Paul Christophe
 Mme Mireille Clapot
 M. Ludovic Mendes

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 1580)

Article unique (p. 1580)

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 1580)

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 1580)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

PREMIER PAQUET MOBILITÉ

Suite de la discussion d'une proposition de résolution européenne

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de résolution européenne sur le premier paquet Mobilité, présenté par la Commission européenne le 31 mai 2017 (n^{os} 658, 681).

DISCUSSION GÉNÉRALE *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Monsieur le président, madame la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, madame la présidente de la commission des affaires européennes, monsieur le rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, chers collègues, les initiatives de la Commission européenne annoncées au printemps dernier sous le label « L'Europe en mouvement » visent à consolider le cadre réglementaire du transport routier européen.

L'objectif légitime et indispensable est double : approfondir l'intégration du marché européen du transport routier et rendre le fonctionnement de ce marché plus conforme aux valeurs de l'Union européenne, notamment le progrès économique et social et la protection de l'environnement.

Les enjeux du premier paquet Mobilité, sujet de la proposition de résolution soumise à notre examen, ne sont donc pas uniquement techniques, juridiques, ni strictement économiques. Ils sont profondément politiques, au sens noble du terme

Le texte de cette résolution a d'ailleurs été adopté à l'unanimité par la commission des affaires européennes. Il nous faut donc remercier particulièrement notre rapporteur Damien Pichereau et nous féliciter collectivement pour le travail accompli.

Le contenu de la résolution et des débats auxquels son examen a donné lieu en commission permet d'établir une conviction commune : la libéralisation du transport routier au sein de l'Union ne doit pas être trop rapide, au risque de se faire au détriment de l'Europe sociale et de la qualité environnementale. L'Europe doit d'abord être capable d'harmoniser par le haut le niveau de protection sociale des professionnels du transport avant d'accroître l'intégration du marché.

À cette fin, la proposition de résolution soutient clairement la position du gouvernement français quant à l'application des règles en matière de détachement. Ces règles doivent s'appliquer dès le début de l'opération de transport et non pas seulement après trois jours, comme proposé en l'état par la Commission européenne.

Par ailleurs, les propositions de la Commission tendent à favoriser par trop le recours au cabotage. Or, la France est le pays le plus « caboté » de l'Union. Cela conduit à déstabiliser notablement les entreprises françaises du transport routier, aux dépens de la protection des travailleurs. Accepter que le cabotage puisse être pratiqué sans conditions revient à encourager le contournement de nos exigences en termes de protection sociale au nom d'une compétitivité au rabais. L'Europe n'est pas prête à la libéralisation totale du cabotage. Elle le sera quand les conditions de travail et de vie des transporteurs routiers auront convergé vers un niveau décent, par exemple quand le repos hebdomadaire ne sera plus pris dans la cabine du véhicule et quand le droit du conducteur à un retour à son domicile au moins toutes les trois semaines sera effectif.

L'Union doit également fixer des normes environnementales ambitieuses que les États seront en mesure de faire respecter. À cet égard, nous partageons la volonté de la Commission de faire progresser l'effectivité du principe pollueur-payeur. Moduler le prix des infrastructures routières en fonction des conséquences de l'usage de la route sur l'environnement est la meilleure formule pour inciter à un transport routier écoresponsable. Intégrer les externalités négatives au coût du transport est donc l'horizon vers lequel il faut tendre. Mais afin de ne pas susciter de crispation parmi les États membres, on doit laisser à ceux-ci une marge de manœuvre suffisante pour atteindre cet objectif. C'est d'ailleurs l'esprit de la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Une directive fixe les objectifs à atteindre mais laisse une certaine liberté aux États pour la mettre en œuvre, conformément au principe de subsidiarité. En l'espèce, les États doivent pouvoir adapter les dispositifs de taxation en fonction des caractéristiques de leurs territoires. La décongestion des zones urbaines et le désenclavement des territoires ruraux ou de montagne sont des paramètres dont les États doivent tenir compte pour élaborer les outils fiscaux les plus efficaces. En effet, l'écoresponsabilité du transport est aussi une question d'aménagement du territoire.

En conclusion, l'évolution des règles d'accès au marché du transport, le renforcement de la protection sociale des conducteurs et l'intégration des externalités négatives au prix d'utilisation des infrastructures déclinent donc non

seulement la feuille de route de « L'Europe en mouvement » proposée par la Commission, mais indiquent également la direction de l'Europe que nous construisons : une Union européenne plus protectrice de ses travailleurs et plus respectueuse de l'environnement.

La libéralisation des activités économiques doit donc suivre, et non précéder, les objectifs sociaux et environnementaux qui sont ceux des peuples européens. Peut-être est-ce là tout simplement la fameuse idée de régulation. C'est, en tout cas, le sens de notre résolution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission des affaires européennes, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, le premier paquet Mobilité a été présenté par la Commission européenne le 31 mai dernier. Il va vers une meilleure régulation du transport routier dans les pays de l'Union européenne.

Nous le savons, la question est sensible. Trop d'entreprises françaises de ce secteur souffrent de la concurrence inéquitable d'autres pays où le coût du travail est inférieur, la fiscalité plus basse et les normes moins strictes. Il faut avoir l'honnêteté de dire que si le paquet Mobilité va dans la bonne direction, il ne règlera pas tous les problèmes.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est vrai !

M. Jean-Marie Sermier. Le groupe Les Républicains ne peut que souscrire aux trois orientations principales du texte de la Commission européenne. Tout d'abord, la lutte contre la pollution. Plusieurs recommandations permettront de limiter les émissions de gaz à effet de serre, par exemple la surveillance des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Contrairement aux voitures particulières, les camions et les cars ne faisaient pas jusqu'à présent l'objet de certification en matière d'émissions. Le paquet Mobilité, dans le prolongement du règlement européen, remédie à cette anomalie.

Ensuite, la lutte contre la concurrence déloyale. La mesure visant à combattre les « sociétés boîtes aux lettres » rencontre l'approbation de tous. On ne peut pas accepter que des entreprises ouvrent des filiales fictives dans des pays où elles n'ont pas d'activité pour bénéficier d'une main-d'œuvre moins chère.

M. Jean-Pierre Vigier. Très bien !

M. Jean-Marie Sermier. Enfin, la compétitivité et la fluidité économiques. Plusieurs mesures y contribuent comme l'interopérabilité à l'échelle européenne des systèmes de télépéages et l'incitation faite aux États de réduire leurs taux de taxation des poids lourds.

Nous partageons donc ces trois grandes orientations. Pour autant, ce paquet Mobilité n'est pas pleinement satisfaisant. S'agissant de la modification de la directive « Euro-vignette », nous ne partageons pas la volonté d'imposer le système de péage au détriment du « droit d'usage » que beaucoup d'États considèrent plus souple et moins onéreux.

Par ailleurs, nous regrettons que les seules mesures visant à lutter contre la saturation des axes de communication soient de nature fiscale avec la mise en place de redevances pour congestion et l'instauration de surpéages. Il y aurait bien d'autres voies à explorer, autres que celle de la fiscalité. Je pense à l'intermodalité et aux véhicules du futur.

Enfin, en ce qui concerne le cabotage, la proposition de la Commission européenne ne convient pas. Elle vise à autoriser un nombre illimité de cabotages dans les cinq jours qui suivent un transport international. C'est inacceptable.

M. Jean-Pierre Vigier. Absolument !

M. Jean-Marie Sermier. Nous rejoignons les propositions du rapporteur qui visent à fixer une période de cabotage de seulement trois jours, un nombre maximal de cabotages possibles et une période de carence entre deux transports. À titre personnel, je ne serais pas choqué que cette carence s'accompagne de l'obligation de retour au pays du véhicule concerné.

J'ajoute que des règles strictes ne suffisent pas. Elles ne sont rien si les infractions ne peuvent pas être constatées et sanctionnées. C'est pourquoi nous devons soutenir le déploiement des tachygraphes intelligents et géolocalisés, ce qui facilitera les contrôles.

En matière d'harmonisation des règles touchant les véhicules utilitaires légers, nous aurions souhaité que le paquet Mobilité aille beaucoup plus loin. Nous aurions apprécié des règles communes en matière de détachement, de cabotage, de repos en cabine et de suivi du temps de conduite. À l'évidence, il faudra revenir sur le sujet.

Sur le volet social, nous souscrivons aux mesures proposées comme l'interdiction de prendre son repos hebdomadaire dans la cabine de son camion. C'est un problème ancien, que je connais bien pour l'avoir suivi dans une commune de mon département du Jura. Des chauffeurs étrangers passaient deux jours dans leurs camions en plein milieu d'un village sans d'ailleurs profiter des attractions ni des commerces locaux. C'était d'abord indigne pour ceux qui tuaient ainsi le temps, loin de leurs familles. Cela générerait quelques agacements dans la commune. Et bien sûr, c'était absolument déloyal vis-à-vis des entreprises françaises.

Cela nous amène à la question des travailleurs détachés. La Commission européenne propose que les règles de détachement s'appliquent aux transporteurs routiers dès qu'un conducteur a passé plus de trois jours dans un pays où il y a réalisé une opération de cabotage. Cette solution est forcément transitoire. Il faudra aller vers un statut européen unique du travailleur mobile, beaucoup moins lourd à gérer pour les entreprises.

Le groupe Les Républicains soutient assez largement cette proposition de résolution européenne sur le premier paquet Mobilité. Ce n'est qu'un premier pas sur le chemin encore très long d'une concurrence juste et loyale mais il est fait dans la bonne direction. C'est pourquoi nous voterons cette proposition de résolution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

Mme Aude Luquet. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission des affaires européennes, monsieur le rapporteur, chers collègues, si le paquet Mobilité discuté à la Commission européenne présente des avancées utiles pour structurer le secteur routier, comme la volonté d'encadrer l'utilisation des véhicules utilitaires légers, l'instauration d'un principe pollueur-payeur ou la lutte contre les « sociétés boîtes aux lettres », qui est une priorité majeure pour retrouver un équilibre de marché fondé sur une concurrence non faussée, il n'en reste pas moins que certaines mesures ne vont pas encore assez loin ou se révèlent inquiétantes.

C'est cela qui nous amène aujourd'hui à réagir en nous prononçant sur la proposition de résolution présentée par notre collègue Damien Pichereau. La France se doit de défendre une concurrence saine et loyale. Nous ne pouvons accepter des régressions par rapport au droit existant. Si la libre circulation, qui est l'essence même de l'Union européenne, doit être préservée, ce doit être selon des règles qui ne compromettent ni la concurrence ni les conditions de travail des conducteurs routiers ni la sécurité des usagers de la route.

L'effacement des disparités entre les différents États membres et l'harmonisation des règles doivent se faire par le haut. Il faut être intransigeant sur cette nécessité afin de garantir un transport routier équitable, fonctionnel, sûr et durable du point de vue social.

Plusieurs orientations de la Commission européenne ne nous conviennent pas en l'état. J'aimerais insister sur trois points qui exigent des évolutions et sur lesquels la proposition de résolution européenne de notre collègue apporte des solutions.

Le premier point porte sur les règles encadrant le cabotage et le détachement. D'un côté, il y a les États qui prônent une plus grande libéralisation et de l'autre ceux, dont la France, qui s'opposent aux dérives d'une libéralisation sans limite. Il est impératif de trouver un compromis acceptable pour le transport routier au niveau européen si nous voulons éviter d'inacceptables distorsions de concurrence. Comment la France pourrait-elle lutter équitablement face à des pays où les salaires sont moindres et les législations sociales et fiscales moins contraignantes si des règles strictes et plus protectrices ne sont pas définies ?

Sur la question du détachement, nous devons rester fermes. Nous renouvelons notre soutien à l'opposition exprimée par le Gouvernement face à toute norme sociale spécifique pour le secteur du transport routier qui aboutirait à lui appliquer des règles moins exigeantes. Il est plus que temps de lutter contre le dumping social en établissant des règles qui garantissent une concurrence non faussée.

En conséquence, la France ne peut consentir à la suppression de la limite du nombre de livraisons en période de cabotage ou à une période de carence réduite à seulement deux jours entre deux périodes de cabotage de cinq jours. Elle ne peut pas non plus accepter que le seuil de déclenchement du régime de détachement soit fixé à trois jours pour le transport international routier : c'est une question d'égalité de traitement entre les salariés et de facilitation du contrôle. Ces dispositions ne rétablissent pas une concurrence saine et loyale mais, au contraire, continuent à maintenir des inégalités risquant de déstabiliser un peu plus les entreprises locales.

Il convient de rappeler que la réglementation européenne sur le cabotage visait d'abord à éviter les retours à vide et, ainsi, à alléger le coût pour l'environnement. Elle n'avait pas pour objectif la libéralisation totale du secteur, comme le propose aujourd'hui la Commission. Le cabotage ne doit pas s'apparenter à un mode opératoire ordinaire du transport routier : les enjeux sont vitaux pour nos entreprises françaises.

Le groupe Modem et apparentés soutient donc la proposition de résolution, qui réclame l'instauration d'une période de carence d'au moins vingt-et-un jours entre deux périodes de cabotage, le maintien d'un nombre maximal d'opérations hebdomadaires et la suppression de la possibilité de caboter dans les États membres limitrophes. Ces mesures sont indis-

pensables pour garantir une concurrence qui ne joue pas au détriment des entreprises nationales, comme c'est le cas aujourd'hui.

Le deuxième point porte sur les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs, à qui doivent être garanties des conditions sociales dignes comme des conditions de sécurité strictes. L'employeur se doit de leur fournir un hébergement décent pour la prise de leur repos hebdomadaire et un droit de retour au domicile ou à un lieu de son choix au moins toutes les trois semaines.

Afin de soutenir des cadences parfois démesurées, certains employeurs peuvent être tentés de mettre une pression excessive sur leurs conducteurs en réduisant leur temps de repos, ce qui comporte des risques pour la sécurité de ces derniers mais, aussi, pour celle de l'ensemble des usagers de la route.

Certains souhaiteraient se satisfaire d'un repos hebdomadaire pris en cabine. Or, ces conditions ne seraient pas acceptables. La recherche de compétitivité ne peut se faire au détriment des règles protectrices des conducteurs, comme le souligne la proposition de résolution. Nous serons vigilants pour que des conditions de travail dignes soient garanties et nous soutenons l'extension aux véhicules utilitaires légers de la réglementation relative au temps de conduite et de repos.

Si des règles strictes sont nécessaires, elles ne suffisent pas. La pertinence d'une règle n'a de sens que si son contrôle est effectif et les abus sanctionnés. Le troisième point porte donc sur la nécessité absolue de renforcer l'efficacité et l'efficacé des contrôles qui, aujourd'hui, sont insuffisantes. Les documents de transport sur support papier ne les facilitent d'ailleurs pas.

Il est impératif de mieux tirer parti de la mobilité connectée en accélérant le développement et la généralisation des tachygraphes électroniques intelligents, contrôlables à distance, ainsi que l'utilisation de la led de voiture électronique, outil efficace de lutte contre les fraudes au cabotage et au détachement en permettant de retracer l'activité réelle du véhicule.

De plus, il est surprenant de constater que le projet de réforme du paquet Mobilité n'apporte aucune réponse concrète à la question de l'efficacité des contrôles. Il propose à peine des objectifs de contrôle bien dérisoires en fixant un seuil minimal de contrôle des transports de cabotage de 2 % en 2020 et de 3 % en 2022.

En conséquence, la meilleure coopération entre les autorités nationales, le renforcement de l'efficacité des contrôles, le raccourcissement de la période de transition du déploiement des tachygraphes intelligents à l'horizon de 2023 ainsi que le durcissement des exigences d'arrêt au passage des frontières pour les camions équipés de tachygraphes analogiques ou digitaux recommandés dans cette proposition de résolution apparaissent comme des propositions pertinentes et nécessaires à une meilleure application des règles.

Favorable à l'exercice d'une concurrence non faussée, au renforcement de la sécurité et à l'amélioration du contrôle, le groupe Modem et apparentés votera cette proposition de résolution. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et REM.*)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, madame la présidente de la commission des affaires européennes, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les députés, cette proposition de résolution européenne relative au paquet

Mobilité ne contient aucune surprise. Comme toujours, vous validez la place centrale réservée au sacro-saint marché par les textes européens : du pur libéralisme, sans préoccupation sociale ni écologique !

Pour la forme, vous pinailliez à la marge et saluez les quelques mesures trop tardives et trop timides sans remettre en cause le fond de ce paquet Mobilité qui repose sur deux piliers essentiels. Le premier : favoriser le transport routier et sa croissance, élément nécessaire à la concurrence sociale entre États européens. Le second : assurer les conditions d'une libre concurrence prétendument « loyale » mais qui laisse une grande partie des coûts induits – je pense à la pollution notamment – à la charge des citoyens. Avec cette résolution, vous souscrivez totalement à ce cadre : pas nous ! Vous entérinez la course au moins-disant environnemental et social.

Mme Caroline Janvier. Non !

M. Loïc Prud'homme. Nous ne pouvons pas quant à nous nous y résoudre.

Favoriser le développement du secteur du transport routier est une grave erreur car son impact est le plus négatif qui soit sur le climat, nous ne cesserons de le répéter. En un quart de siècle, les émissions de CO₂ dues aux transports ont augmenté de 20 % dans l'Union européenne et de 10 % en France. C'est le transport routier, de passagers et de marchandises, qui est responsable de la quasi-totalité du bilan carbone du secteur – pas moins de 95 % !

À ce rythme, avec l'insistance aveugle portée sur le développement de la route qui caractérise ce paquet Mobilité et votre proposition de résolution, tous les objectifs climat, toutes les COP, tous les *One Planet Summit* ne resteront que de beaux exercices de communication sans aucun effet. Ces textes témoignent une nouvelle fois de l'hypocrisie des dirigeants européens, incapables d'aller plus loin que les belles déclarations d'intention qui leur donnent bonne conscience face à l'urgence écologique mais, également, face aux problèmes de santé publique.

M. Jean-Pierre Vigier. Il n'est pas sympa ! Je ne suis pas d'accord.

M. Loïc Prud'homme. N'en déplaise à mes collègues de la droite, selon le rapport de l'Agence européenne de l'environnement publié le mois dernier, la pollution des poids lourds serait à l'origine de trois millions de jours de congé maladie et de 350 000 décès prématurés en Europe. De tels effets vont de pair avec un coût important pour les États membres, estimé entre 43 et 46 milliards d'euros par an.

Mme Caroline Janvier. La santé n'a pas de prix !

M. Loïc Prud'homme. Il est donc plus que temps de ramener les marchandises et les voyageurs de la route vers les trains,...

M. Jean-Pierre Vigier. Ce sont là des postures !

M. Loïc Prud'homme. ...tout l'inverse de ce qui a été fait en France ces dernières années avec la bénédiction de l'Union européenne où la libéralisation du fret ferroviaire en 2006 a surtout ressemblé à un sacrifice – aujourd'hui, il capte moins de 10 % des marchandises transportées contre près de 90 % pour la route. Ce n'est pas la bien timide Eurovignette qui permettra d'inverser la tendance. À quand une ferme taxation au kilomètre en lieu et place d'une faible cotisation des poids lourds pour l'utilisation de nos réseaux routiers ?

Par ailleurs, il y a fort à parier que ce qui se passe dans le secteur du transport routier soit un laboratoire pour ce qui nous attend dans le domaine du rail. Plutôt que la concurrence loyale, c'est la concurrence sauvage que ce paquet renforce en élargissant les possibilités de cabotage alors que la définition est déjà minimaliste puisque les véhicules utilitaires de 3,5 tonnes et moins en sont exclus. Le cabotage sera dorénavant permis de façon illimitée sur une période de cinq jours là où il était limité à trois opérations sur une période de sept jours.

M. Jean-Pierre Vigier. Là, il a raison !

M. Loïc Prud'homme. Votre indignation est toute pudique face à cette nouvelle étape dans la libéralisation tous azimuts que vous prônez en chœur avec les élites européennes. Autant laisser faire la Commission européenne puisque ces mesures mèneront exactement au même objectif que celui poursuivi par le Gouvernement et votre majorité depuis le début du quinquennat : la mise en concurrence de tous contre tous, au mépris de tout progrès social pour les travailleurs européens et sans aucune harmonisation des normes environnementales.

À ce stade, autant dire que la filiale de la SNCF dédiée au transport routier, Geodis, a encore de beaux jours devant elle et pourra continuer à embaucher des chauffeurs routiers, travailleurs détachés à moins de 300 euros par mois.

M. Damien Pichereau, *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Si on vous suit, oui !

M. Loïc Prud'homme. Vous l'aurez compris, ce paquet européen, pour l'essentiel, se situe dans la droite ligne libérale des institutions européennes actuelles. La proposition de résolution soumise à notre vote ne remet aucunement en cause cette logique.

Il n'y a rien sur l'essentiel, ni dans le paquet Mobilité, ni dans la proposition de résolution. Il ne nous est proposé que d'accompagner le grand déménagement du monde, la mise à mort du rail au profit de la route, l'abandon des objectifs climat et de l'application effective du principe pollueur-payeur.

Face à ces défis, il est vrai que l'échelle nationale est moins pertinente que l'échelle européenne, qui elle-même l'est moins que l'échelle mondiale, mais ce constat ne saurait cacher l'inaction qui suit les belles déclarations d'intention. Encore faut-il essayer de saisir toutes les occasions qui se présentent ! Malheureusement, cette proposition de résolution est une occasion manquée. C'est pourquoi nous vous invitons à voter contre.

M. Éric Coquerel. Très bien ! Arguments forts et cohérents !

M. Jean-Pierre Vigier. Les députés de La France insoumise sont peu nombreux ! Ce sujet ne les intéresse pas ?

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Madame la présidente de la commission des affaires européennes, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, dans un contexte marqué par la discussion prochaine de la future grande loi d'orientation des mobilités – la plus importante en la matière depuis des décennies –, la question du modèle de financement de nos infrastructures de transports se pose plus que jamais.

La présentation par la Commission européenne, en juillet dernier, du paquet Mobilité, notamment de son troisième volet relatif à la tarification des infrastructures et à la révision de la directive dite Eurovignette, s'inscrit donc parfaitement dans le cadre de nos débats nationaux.

Mme Caroline Janvier. Tout à fait.

M. Benoît Simian. Le constat est unanime : la qualité de nos infrastructures routières, en France et en Europe, se dégrade. Dans l'Union européenne, les dépenses d'entretien ont diminué de 30 % entre 2006 et 2013 pour tomber à environ 0,5 % du PIB européen. La dernière étude en date estime que dans treize États membres – sur les vingt-deux pour lesquels des données sont disponibles – la qualité des routes est inquiétante.

L'étude d'impact de la Commission corréle notamment la dégradation des réseaux routiers avec l'absence ou l'introduction encore trop récente de taxes sur l'utilisation des infrastructures ou l'existence d'un système de droits d'usage. Elle précise également que les revenus des charges sur les routes ne représentent que 16 % des coûts totaux des infrastructures.

Mme Caroline Janvier. Eh oui !

M. Benoît Simian. Parallèlement à ce problème de dégradation de nos infrastructures routières, nous sommes confrontés à l'insuffisante contribution du secteur des transports aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ définis dans l'Accord de Paris. Selon le rapport de notre collègue Damien Pichereau, la contribution du secteur des transports aux émissions de gaz à effet de serre a augmenté de 16 % entre 1990 et 2015 alors que les émissions globales de l'Union diminuaient pendant la même période de 20,9 %. Parmi les différents modes de transport, le transport routier est considéré comme le premier contributeur.

En contribuant à construire les outils de demain visant à financer durablement les réseaux de transport nationaux et européens dans une perspective de lutte contre le changement climatique, la révision de la directive dite Eurovignette est aujourd'hui nécessaire.

Mme Caroline Janvier. Il a raison.

M. Benoît Simian. Le paquet Mobilité présente ainsi une réforme ambitieuse mais réaliste pour la tarification de l'utilisation de nos infrastructures de transport sur le plan européen. Il comprend toute une série de mesures fondées sur les deux principes socles de la directive : le principe pollueur-payeur et le principe utilisateur-payeur.

En introduisant l'élargissement du dispositif de taxation à l'ensemble des véhicules, il permet une approche différenciée en fonction du niveau de pollution du véhicule et de la fréquence d'utilisation de l'infrastructure. Sur ce dernier point, je pense que même si une tarification fondée sur la distance est plus vertueuse qu'une tarification fondée sur la durée d'utilisation, le recours à la vignette peut s'avérer quelquefois approprié pour tenir compte de certaines particularités – nous avons travaillé sur ce sujet dans le cadre du Conseil d'orientation des infrastructures. Je souscris donc à la position de notre rapporteur, Damien Pichereau, visant à laisser à l'appréciation des États le système de tarification le plus adapté.

Ce texte présente également l'avantage d'offrir la possibilité aux États de mettre en place des redevances de congestion sur les sections du réseau les plus saturées. Outre une régulation automatique des flux, cela permettra d'affecter les sommes

collectées à la résolution des problèmes liés à la congestion en supprimant les goulets d'étranglement ou en développant des infrastructures alternatives pour les usagers.

Dans le même esprit, la possibilité pour les États de majorer les redevances d'infrastructures sur des sections précises régulièrement saturées ou causant des dommages importants à l'environnement va dans le bon sens. La France est très en retard quant à l'application de ce type de solutions, notamment par rapport à ce qui peut se faire en Belgique ou en Allemagne. L'application des solutions contenues dans ce paquet Mobilité doit donc nous inciter à aller dans ce sens.

En tant que rapporteur spécial du budget sur les transports, je souhaiterais que l'on franchisse un cap dans le fléchage des ressources financières issues des péages aux infrastructures routières. Les déficits de financements que nous rencontrons aujourd'hui en la matière devraient en effet nous inciter à faire en sorte que « le transport paie le transport », surtout lorsque l'on sait qu'en France, par exemple, les recettes fiscales globales liées à la route avoisinent les 41 milliards d'euros – de quoi couvrir les travaux de régénération de nombreux tronçons du réseau et développer de nouvelles infrastructures !

Aussi, je suis convaincu que cette proposition de résolution ainsi que les dispositions de la future loi d'orientation des mobilités permettront d'aller dans ce sens en proposant des solutions de financement pour nos infrastructures de transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Pierre Vigier. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission des affaires européennes, madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, à la suite de la présentation par la Commission européenne du premier paquet Mobilité, la représentation nationale est aujourd'hui appelée à se prononcer, *via* une proposition de résolution, sur les différentes mesures visant à réglementer le transport routier au sein de l'Union.

Ce texte va avoir de lourdes conséquences sur l'avenir du secteur routier, mais aussi sur la vie quotidienne de plus de 2 millions de travailleurs et de 500 000 entreprises dans toute l'Europe, en particulier dans les territoires ruraux. Vous le savez, chers collègues, les entreprises françaises de transport routier sont attaquées sur le marché du transport national et régional. Les PME françaises obéissent en effet à des normes sociales et environnementales lourdes...

M. Jean-Marie Sermier. Absolument !

M. Jean-Pierre Vigier. ...et elles ont beaucoup de mal à être concurrentielles face aux transporteurs routiers *low cost* d'Europe. L'exaspération générale de la profession atteint un seuil critique, auquel il faut remédier urgemment.

M. Jean-Marie Sermier. Bravo !

M. Jean-Pierre Vigier. Les États d'Europe de l'Est dominent le marché du transport international, et les entreprises de l'Europe des douze doivent leur existence à ce qui constitue leur activité principale, à savoir le transport routier national. Nous connaissons beaucoup de familles vivant du transport routier et nous savons la concurrence déloyale causée par les transporteurs d'Europe de l'Est.

Ce projet de résolution européenne est une bonne initiative et je tiens, monsieur le rapporteur, à la saluer. Le paquet Mobilité devait être une occasion de mettre fin à la dégra-

dation continue des conditions de travail dans un secteur fondamental pour l'économie européenne. Dans ce cadre, si certaines propositions de la Commission européenne vont dans le bon sens, d'autres propositions sont dangereuses, car elles auront pour conséquence de détruire des emplois en France.

S'agissant, premièrement, de l'application des règles du travail détaché, il n'est pas acceptable que des normes sociales spécifiques s'appliquent dans le secteur du transport routier, comme le propose le paquet Mobilité. Il faut que l'Union européenne s'engage en faveur d'un socle européen des droits sociaux, et il faut défendre l'application du principe « À travail égal, sur un même lieu, salaire égal. » Il faut s'engager pour mettre fin à la directive sur les travailleurs détachés, car elle tue les emplois sur nos territoires.

M. Philippe Gosselin. Très bien !

M. Jean-Pierre Vigier. S'agissant, deuxièmement, des temps de conduite et de repos, la Commission européenne propose d'étendre la période de référence pour le calcul des temps de conduite et de repos. On ne peut que s'inquiéter des conséquences de cette flexibilité accrue de l'organisation du travail sur les conditions de vie des conducteurs. (*M. Hubert Wulfranc applaudit.*) Il n'est pas acceptable qu'une règle s'applique strictement aux entreprises françaises et légèrement aux entreprises étrangères, sous prétexte que les contrôles sont impossibles.

M. Jean-Marie Sermier. Bien dit !

M. Jean-Pierre Vigier. Les transporteurs routiers français sont fatigués de ce « deux poids, deux mesures » et par les règles lourdes qui s'accumulent sans cesse.

M. Philippe Gosselin. Exactement !

M. Jean-Paul Lecoq. Qu'est-ce que vous faites quand vous êtes au pouvoir ?

M. Jean-Pierre Vigier. S'agissant, enfin, du cabotage, il aurait été préférable d'indiquer, dans cette proposition de résolution européenne, que la représentation nationale ne veut pas d'une modification des règles du cabotage sans une harmonisation sociale et fiscale du secteur. La proposition de la Commission européenne de revoir les conditions du cabotage en permettant à une entreprise étrangère d'effectuer un nombre illimité d'opérations de transport dans un État membre est dangereuse pour l'avenir des PME françaises de transport. Cependant, les propositions introduites dans cette résolution sur le cabotage vont dans le bon sens.

Je voterai donc cette proposition de résolution européenne, en espérant que cette démarche sera entendue par la Commission européenne et que les milliers d'emplois de ce secteur, notamment dans les territoires ruraux, seront soutenus et préservés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Philippe Gosselin et M. Jean-Marie Sermier. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Louis Aliot.

M. Louis Aliot. Monsieur le président, madame la ministre, mesdames et messieurs les députés, chers collègues, la France, par sa situation géographique, voit circuler la quasi-intégralité du trafic de poids lourds routiers européen. C'est une manne économique, puisque nous comptons 400 000 emplois liés à ce secteur, mais cette activité essentielle au commerce international a aussi un coût environnemental certain, et elle engendre par ailleurs des dépenses liées à l'usure et à l'entretien de nos infrastructures routières.

De nouveaux défis sociaux sont apparus au cours de la dernière décennie, du fait d'une réglementation européenne de plus en plus souple en matière de travailleurs détachés. De nombreuses sociétés françaises développent ainsi des succursales « boîtes aux lettres » pour embaucher de la main-d'œuvre à bas coût, dans les pays de l'Est notamment, nouveaux venus dans l'espace Schengen.

Le gâteau de l'économie des transports de marchandises aigüise les appétits en tirant les droits sociaux vers le bas, au nom d'une fausse harmonisation européenne. Les chauffeurs routiers sont devenus de véritables esclaves de la route. Je songe par exemple à ces chauffeurs polonais qui sont payés deux à trois fois moins que des chauffeurs français, grâce à des filiales bidons qui permettent de surfer sur la directive européenne relative aux travailleurs détachés.

C'est ainsi qu'un grand transporteur français, passé sous pavillon américain grâce à la bienveillance des autorités européennes, avait monté une filiale en Pologne et faisait encore récemment dormir ses employés dans leur camion, en leur offrant royalement 40 euros d'indemnité journalière et en mettant à disposition deux lavabos et trois douches pour 500 chauffeurs dans un local ressemblant à un marché aux esclaves.

Avec le trucage des temps de repos et des semaines entières sans rentrer chez soi, la profession de chauffeur poids lourd s'est considérablement précarisée à cause du dumping social croissant organisé par les textes de la Commission européenne, qui a un monopole sur 90 % de la législation des transports routiers.

De nombreux reportages ont alerté les Français sur les abus dont se rendent coupables les sociétés de transport, qui réalisent des bénéfices outrageants quand, dans le même temps, elles traitent comme des citoyens de seconde zone des travailleurs pourtant ressortissants de l'Union européenne.

Face à ce chaos orchestré, nos technocrates ont donc décidé de venir remettre un peu d'ordre, en proposant le traçage électronique des camions et de leurs chauffeurs, avec un objectif de généralisation des contrôles en 2032 – ne soyons pas trop pressés ! – mais également une vérification informatique des heures de repos, afin d'éviter la fraude, ou encore des mesures censées lutter contre les dérives du travail détaché en glissant au passage, pour satisfaire le puissant lobby des transporteurs, quelques facilités concernant le cabotage, qui deviendra illimité sur un temps plus réduit, mais sera élargi aux États limitrophes de la zone de livraison initiale.

Ainsi, lorsqu'un chauffeur hongrois effectuera un convoi international, il pourra sur le chemin du retour vers son pays d'origine, et de manière illimitée, faire de petites ou de grosses livraisons sur l'ensemble du territoire français, mais également dans les pays voisins, pendant toute sa semaine de présence. Autant dire que cela revient à une libéralisation totale, mais déguisée, du secteur des transports.

La Commission européenne est devenue une experte de ce type d'entourloupes, il faut bien le reconnaître, toujours sous couvert du dogme de la mise en concurrence. Il n'en demeure pas moins que le rapporteur, et je le salue, a effectué un excellent travail d'analyse et qu'il a fait des propositions plutôt protectrices, dans l'intérêt des entreprises françaises. Je pense à la tarification des structures routières et autoroutières, à l'égalité de traitement entre les travailleurs au sein du marché commun, mais également à la critique qu'il a faite de la réduction du temps de repos des chauffeurs

poids lourds, qui représente un réel danger, au moment où la France fait par ailleurs des efforts considérables pour améliorer la sécurité routière.

Cette proposition de résolution œuvre curieusement dans le sens d'une primauté des règles internes en matière de politique de transport de marchandises, malheureusement contraire à toute la philosophie de l'Europe, telle qu'elle existe. Même si nous n'avons guère d'espoir d'être entendus sur l'ensemble des sujets qui seront évoqués lors des réunions à venir à Bruxelles, la ligne de conduite de la Commission étant toujours ultralibérale et sans considération pour les spécificités des États membres, nous convenons que les propositions du rapporteur vont dans le bon sens – même si elles ne vont pas jusqu'à bousculer les dogmes qui s'imposent juridiquement à nous.

Nous nous abstenons donc sur cette proposition de résolution, puisque nous savons d'avance ce que Bruxelles décidera. Mais nous remarquons que certains députés ne sont plus dupes des dangers que représentent les politiques européennes menées par la Commission. C'est déjà une avancée considérable dans les mentalités de notre Assemblée nationale.

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

Mme Véronique Riotton. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la proposition de résolution européenne qui vous est présentée aujourd'hui est d'une grande importance. Il ne s'agit pas seulement, pour la représentation nationale, d'appeler les dirigeants et les élus européens au respect de grands principes fondamentaux. Il s'agit d'exprimer, avec la plus grande force et la plus grande précision, la position des députés de la nation, afin de renforcer celle du Gouvernement au sein des instances européennes.

Le transport routier est un secteur emblématique du marché intérieur européen, et la France se situe à un carrefour en Europe – il suffit de regarder les plaques d'immatriculation des camions sur nos routes pour s'en rendre compte. Pourtant, la réglementation applicable est complexe, avec des règles présentant de grandes différences d'un État membre à un autre. Cela a bien souvent pour conséquence un transfert des activités économiques dans des pays ayant une réglementation moins contraignante. On peut donc saluer la volonté d'harmonisation des réglementations dans ce secteur.

Celle-ci doit se faire par le haut, en prenant pour référence les exigences les plus ambitieuses. C'est bien cela que nous attendons de l'Union européenne, qu'elle renforce le pilier social européen et qu'elle donne corps à la vocation même de l'Europe, qui est de protéger, en particulier les travailleurs, par la définition d'obligations et de droits communs. C'est l'objectif que s'est fixé Jean-Claude Juncker en annonçant viser un « triple A social », tout aussi important qu'un triple A financier.

L'autre enjeu est la garantie que les règles du marché permettront le développement d'une concurrence loyale, pour éviter tout dumping social dans le secteur du transport routier. Le Président de la Commission européenne a fait sien le principe selon lequel « À travail égal, sur un même lieu, salaire égal ». Il faut donc assurer une égalité des chances et d'accès au marché pour les entreprises européennes, et surtout une convergence des conditions de travail et de protection des salariés. C'est ainsi que nous continuerons à faire avancer la construction européenne et à répondre aux attentes de nos concitoyens en faveur d'une Europe plus

forte, et surtout plus juste. Il nous faudra veiller à ce que seules soient retenues des obligations claires, applicables sans ambiguïté, et effectivement contrôlées.

Enfin, je veux revenir sur un autre objectif attendu par les Européens, celui de la lutte contre le réchauffement climatique. Les véhicules utilitaires lourds sont à l'origine de 5 % du total des émissions de CO₂ de l'Union, et de 25 % de celles dues au secteur du transport. Or l'Europe s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire d'au moins 40 % ses émissions d'ici à 2030. Dans le même temps, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ont augmenté en France de 12 % entre 1990 et 2013. C'est dire combien il est urgent de réagir.

Cette proposition de résolution vise à soutenir l'ambition de la Commission européenne de faire évoluer le dispositif tarifaire de certains axes en prenant en compte les externalités négatives. Ainsi, le principe utilisateur-payeur ne doit plus se limiter à la seule usure des infrastructures, mais prendre en compte, bien au-delà, les conséquences pour notre société, en particulier les pollutions atmosphériques. J'emploie à dessein le pluriel, car les émissions de CO₂ ne sauraient être le seul critère retenu, les conséquences des particules fines pour notre santé et pour l'environnement n'étant plus à démontrer – mais je crois que vous allez présenter un amendement allant dans ce sens, monsieur le rapporteur.

On ne peut plus concevoir aujourd'hui de réglementations et de tarifications applicables dans les mêmes conditions aux véhicules propres et aux véhicules polluants. Ces politiques incitatives ont des résultats très importants et sont un accélérateur des changements de comportement. Il convient donc de renforcer notre arsenal permettant d'accompagner ces transitions. Il s'agit d'envoyer un message fort à nos voisins européens, à la veille d'échéances importantes. Je vous invite donc, chers collègues, à voter largement cette proposition de résolution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, madame la présidente de la commission des affaires européennes, monsieur le rapporteur, chers collègues, la proposition de résolution aujourd'hui soumise à l'examen de l'Assemblée nationale traite de la question essentielle du transport routier de marchandises au sein de l'Union européenne.

Selon Mme Karima Delli, présidente de la commission des transports du Parlement européen, « les propositions de la Commission sont de la plus haute importance car elles font écho à deux défis majeurs en Europe : la réduction de la pollution et le dumping social qui déchire le continent d'est en ouest ».

Le groupe Les Républicains considère qu'il est indispensable d'arrêter la fragmentation du marché du transport routier des marchandises en Europe afin d'établir des conditions égales de concurrence. Si nous reconnaissons certaines avancées dans ce premier paquet Mobilité, comme l'encadrement des véhicules utilitaires légers et la lutte contre les sociétés « boîtes aux lettres », les deux problèmes du cabotage et du détachement des travailleurs restent entiers.

Dès lors, notre groupe est déterminé à lutter contre la concurrence déséquilibrée,...

M. Philippe Gosselin. Et déloyale!

Mme Valérie Beauvais. ...les pratiques frauduleuses, et à mieux intégrer dans l'Union européenne le secteur des transports routiers, par l'harmonisation des règles fiscales et sociales.

Mes chers collègues, nous devons nous montrer particulièrement vigilants sur ces sujets, car l'avenir des entreprises françaises de transport de marchandises est en jeu.

En la matière, nos priorités sont donc les suivantes. Tout d'abord, nous devons mettre fin à l'absence de régulation et lutter contre la concurrence déloyale. Nous soutenons les propositions de régulation relatives aux véhicules utilitaires légers, notamment la transposition au niveau européen des conditions d'accès posées en France à la profession de transporteur dans le domaine du transport léger, la transposition aux véhicules utilitaires légers des règles du détachement et du cabotage, l'interdiction de prendre le repos hebdomadaire en cabine, la mise en place d'un système de suivi des temps de conduite pour le transport léger international.

Il convient par ailleurs de lutter contre la concurrence déséquilibrée et les pratiques frauduleuses, ainsi que de renforcer l'intégration du secteur des transports routiers dans l'Union européenne. Selon les professionnels du secteur, la réglementation du détachement de salariés ne serait pas la plus adaptée à une activité mobile comme la leur et, pour parvenir à une concurrence plus loyale, y serait préférable un régime européen du travailleur mobile.

M. Philippe Gosselin. Exactement !

Mme Valérie Beauvais. La réglementation relative au détachement n'est pas parfaite. Elle représente une charge administrative et son contrôle est perfectible, notamment pour ce qui est du paiement effectif du salaire français à un conducteur européen ayant réalisé soit un cabotage, soit un transport international sur le territoire français. Il ne peut donc s'agir que d'un régime transitoire, dans l'attente de dispositions spécifiques au secteur des transports, qui suppose une harmonisation préalable des règles fiscales et sociales afin de garantir une concurrence loyale.

En l'absence de calendrier précis pour l'adoption de mesures européennes en ce sens, il serait préférable de conserver le régime du détachement en en corrigeant les dérives, ce qui éviterait aux entreprises françaises de transport de subir la concurrence de leurs homologues étrangères. Telle est la position que nous voulons défendre aujourd'hui.

Il s'agit, enfin, de renforcer l'encadrement du cabotage. Parce que le cabotage répond tant à un besoin économique qu'à une exigence environnementale, il convient d'en maintenir la possibilité mais pas à n'importe quelles conditions. Nous nous opposons à certaines propositions de la Commission européenne qui pourraient conduire à la cannibalisation des marchés intérieurs par les États membres situés géographiquement au cœur de l'Europe. Ainsi pensons-nous qu'il conviendrait de réduire la période de cabotage à trois jours et d'établir une période de carence entre deux périodes de cabotage.

Le groupe Les Républicains soutient cette proposition de résolution car elle est conforme à nos priorités afin de parvenir à des conditions d'égalité de concurrence dans le secteur européen du transport de marchandises et ainsi défendre nos entreprises, soumises depuis trop longtemps à une concurrence déloyale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Philippe Gosselin. Nous soutenons nos transporteurs !

M. le président. La parole est à M. Thierry Michels.

M. Thierry Michels. Monsieur le président, madame la ministre, mesdames les présidentes de commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la proposition de résolution que notre Assemblée examine aujourd'hui concerne un sujet qui touche au quotidien de nos concitoyens. Chaque jour, des millions d'Européens prennent la route pour assurer un transport routier de marchandises au sein de notre espace de libre circulation. Chacun d'entre nous bénéficie du travail des transporteurs routiers dans sa vie quotidienne. Notre responsabilité est d'assurer que leurs conditions sociales ne se dégradent pas à cause du marché unique, mais que, au contraire, elles s'améliorent et s'alignent par le haut.

La mobilité est au cœur d'enjeux économiques, sociaux et environnementaux déterminants pour l'avenir de l'Europe. Le secteur des transports représente 11 millions d'emplois et près de 550 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an en Europe. Mais il représente aussi 21 % des émissions de gaz à effet de serre et plus de 30 000 morts sur les routes par an. Il est nécessaire de préserver le dynamisme du secteur tout en régulant ses activités dans le sens du bien commun : concurrence loyale, sécurité routière et santé publique.

À quelques semaines du lancement des consultations citoyennes européennes, je me félicite de la tenue de ce débat. Au-delà du cadre réglementaire des transports, il s'agit bien d'affirmer clairement quelle est notre vision de l'Europe. Nous voulons une Europe protectrice de nos normes sociales et environnementales. Nous refusons une Europe de la concurrence déloyale et du dumping social. L'Europe n'est pas un marché livré à lui-même. L'Europe vaut mieux que cela.

Dans l'Union européenne que nous voulons, il est possible de concilier les enjeux de compétitivité et nos valeurs communes. Par cette proposition de résolution, nous affirmons que tous les transporteurs routiers européens, y compris les conducteurs de véhicules utilitaires légers, doivent bénéficier d'une protection sociale. Les règles relatives au travail détaché doivent s'appliquer aux conducteurs de poids lourds dès l'entrée sur le territoire du pays hôte.

Le Président de la République a défendu résolument, auprès de nos partenaires européens, la vision d'une Europe où la libéralisation des marchés se conjugue avec le respect des normes sociales. Après l'accord obtenu la semaine dernière sur la révision de la directive relative au détachement des travailleurs, nous devons nous assurer que le secteur routier soit également protégé des abus et de la fraude. L'amélioration des contrôles à l'aide du tachygraphe intelligent, la lutte contre les « sociétés boîtes aux lettres » et l'encadrement du cabotage sont des mesures concrètes que nous soutenons.

Je me réjouis également que le paquet Mobilité comporte des dispositions importantes en faveur de l'environnement et du climat. En tant que rapporteur d'une proposition de résolution européenne sur la transition énergétique au sein de l'Union européenne, dont j'ai été à l'initiative et qui a été adoptée par les deux commissions des affaires européennes et du développement durable, c'est un sujet qui me tient à cœur.

Pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, et contenir la hausse des températures en dessous de 2 ° C, il convient de relever les ambitions et de mobiliser tous les secteurs. Celui des transports a un rôle déterminant à jouer. Sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre a en effet augmenté de 16 % entre 1990 et 2015.

Les carburants fossiles dominent encore dans la consommation d'énergie du secteur. Vingt-trois États membres, dont la France, dépassent les limites fixées par l'Union en matière d'émissions de polluants, ce qui représente un coût considérable pour la santé publique, avec près de 500 000 morts prématurées par an en Europe à cause de la pollution de l'air. Nous ne pouvons plus attendre pour agir. Une politique européenne des transports cohérente et responsable est plus que jamais nécessaire.

Dans le Bas-Rhin, où je suis élu, j'observe les conséquences du défaut d'harmonisation entre les politiques nationales de transport sur la mobilité transfrontalière. L'échec du projet d'écotaxe en France, en 2014, a conduit à un report du trafic de poids lourds depuis l'Allemagne vers les régions françaises frontalières, ce qui génère saturation du trafic et pollution. Nous devons corriger cette distorsion en mettant en place une tarification adéquate, dans des conditions acceptables pour les usagers.

Les propositions de la Commission européenne vont dans le bon sens. Nous soutenons l'extension de l'application du principe utilisateur-payeur à l'ensemble des véhicules à quatre roues, la prise en compte des impacts comme la pollution et la congestion du trafic dans le calcul de la tarification de l'usage des axes routiers, la modulation des tarifs des péages en fonction des émissions de CO₂.

Mais au-delà de ces nouvelles règles, nous devons nous assurer que leurs modalités d'application soient adaptées à la diversité des situations nationales. La proposition de résolution appelle très justement à une approche souple et proportionnée. Il est important en particulier de préserver l'option d'une tarification fondée sur la durée, afin que les États puissent mettre en place des dispositifs acceptables socialement. Pour toutes ces raisons, le groupe La République en marche soutient cette proposition de résolution qui appelle à une mobilité européenne loyale et durable. En l'adoptant, l'Assemblée enverra le signal fort que, plus que jamais, l'Europe doit être le moteur de la transition écologique et solidaire que les citoyens attendent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le président, mesdames les présidentes de commission, mesdames et messieurs les députés, vos interventions, en tout cas la quasi-totalité d'entre elles, me prouvent que nous nous retrouvons sur l'essentiel. Les objectifs fixés par le Gouvernement, ceux énoncés dans la proposition de résolution, sont assez largement partagés.

Je voudrais néanmoins préciser deux points, à commencer par les résultats du Conseil européen « Emploi, politique sociale, santé et consommateurs » du 23 octobre dernier. Il va de soi que le Gouvernement soutient le compromis obtenu, qui confirme clairement que les règles du détachement, celles en vigueur depuis 1996, s'appliquent au transport routier. Aucune exception n'est prévue. C'était une ligne rouge pour le Gouvernement français, et elle n'a pas été franchie.

Je voudrais par ailleurs faire part à Mme Obono de mon étonnement sur au moins un élément de son intervention. Les règles du détachement, protectrices des travailleurs, s'appliquent en France, mais seuls trois autres États membres les appliquent également. Serait-il acceptable de laisser à nos portes des salariés sous-rémunérés et sous-protégés? (*Interruptions sur les bancs du groupe La France*

insoumise.) Le Gouvernement a l'ambition de protéger tous les salariés européens du transport routier, et naturellement les salariés français.

J'en reviens au paquet Mobilité dont nous débattons ce soir. La discussion qui s'annonce sur le plan européen ne sera pas facile, pas plus que ne l'a été celle sur la révision de la directive relative aux travailleurs détachés.

M. Jean-Paul Lecoq. Et le problème n'est toujours pas réglé!

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous la conduirons avec une méthode, qui est de dialoguer avec tous, avec l'ensemble des États membres, même ceux dont les positions sont *a priori* diamétralement opposées. Cela n'exclut pas les contacts privilégiés avec nos partenaires de l'Alliance du routier, groupe de pays ayant vocation à s'ouvrir. Nous conduirons également cette discussion avec la conviction que l'Europe sociale a trop longtemps été un slogan creux, auquel nos concitoyens n'adhèrent plus. Nous préférons l'Europe qui protège en assurant des garanties concrètes pour les droits des travailleurs du secteur routier.

M. Éric Coquerel. Une Europe qui protège, ce n'est pas possible dans le cadre des traités actuels!

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Forts du large soutien dont bénéficiera, je l'espère, cette proposition de résolution, nous nous engagerons dans la séquence qui s'annonce, avec la volonté d'écouter et de convaincre, tout en restant fermes sur nos valeurs.

M. Loïc Prud'homme. Verbiage!

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est animés de cet état d'esprit que nous participons chaque jour à la construction d'une Europe qui protège dont nous voulons être les acteurs. Sachez que j'y suis résolue et que je reviendrai avec plaisir devant les commissions concernées de l'Assemblée nationale pour assurer le suivi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

M. le président. La discussion générale est close.

DISCUSSION DES ARTICLES

M. le président. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, l'article unique de la proposition de résolution.

Article unique

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

La parole est à Mme Carole Grandjean.

Mme Carole Grandjean. Les travaux menés en commission des affaires européennes par notre collègue Damien Picheureau nous ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux économiques, financiers mais aussi sociaux de ce premier paquet Mobilité. Tant sur le plan économique que social, l'enjeu des améliorations à apporter est considérable. En effet, 5 millions de personnes travaillent directement dans les 915 000 sociétés de transport routier au sein de l'Union européenne.

La présente proposition de résolution constitue une avancée déterminante en ce qu'elle offre une protection plus juste et harmonisée au sein des États membres. De nouvelles règles en matière de contrôle étaient nécessaires. Définir, clarifier, élargir, harmoniser : autant d'objectifs que nous pouvons saluer.

Parvenir à un objectif global d'unification des pratiques et du contrôle en matière de mobilité est une première étape significative de notre action au niveau européen. Les principes d'égalité et de transparence sont au fondement de ce texte. Je pense à l'élargissement du champ d'application des règles de contrôle aux mesures relatives à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ou encore à l'harmonisation de la méthode de calcul du niveau de risque des entreprises de transport routier.

Je tiens donc à souligner l'avancée concrète réalisée par la Commission européenne dans une démarche socio-économique attendue par la France pour une meilleure reconnaissance de tous nos travailleurs et une meilleure harmonisation des pratiques de nos entreprises.

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

M. Jean-Marc Zulesi. Je souhaite souligner la pertinence des propositions du premier paquet Mobilité, qu'il s'agisse du volet social, de la simplification des procédures ou, surtout, de l'application du principe pollueur-payeur.

Alors que l'ambition de notre pays est de devenir le *leader* de la transition écologique, il est crucial pour l'Europe de se doter des outils suffisants pour réduire la pollution du transport routier, qui représente encore un cinquième des émissions de l'Union européenne.

L'application du principe pollueur-payeur est simple et juste. Elle permettra de créer les incitations nécessaires au renouvellement des flottes de véhicules en France et en Europe, tout en encourageant l'innovation dans les transports vers des mobilités plus propres. Elle permettra aussi de dégager de nouvelles ressources financières pour le financement de nos systèmes de transports. S'enclenchera ainsi un cercle vertueux.

Seule une approche commune et harmonisée permettra à l'Europe d'atteindre ses objectifs en matière de réduction des émissions polluantes du secteur des transports : il est de notre responsabilité de soutenir cette approche.

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

M. Éric Coquerel. Madame la ministre, si j'ai bien compris les propos que vous avez tenus à l'instant, vous prétendez remplacer l'Europe sociale par l'Europe qui protège. Je suis d'accord avec vous : l'Europe sociale n'a jamais été qu'une somme de promesses non tenues, les traités empêchant de toute façon toute harmonisation sociale et fiscale, vous le savez bien. Toutefois, où est cette Europe qui protège ? À quel niveau la situez-vous ? Dans le CETA, l'accord de libre-échange conclu entre l'Union européenne et le Canada, que la France a accepté sans qu'il n'ait été discuté au Parlement ?

Vous avez évoqué les travailleurs détachés au passé comme si le fait de pouvoir employer des travailleurs étrangers en France en appliquant les normes et les cotisations sociales de leur pays d'origine était désormais derrière nous. C'est un conte de fées. Je le répète : c'est par erreur que vous avez mis au passé le verbe que vous avez employé. Les travailleurs détachés sont bien toujours une réalité.

De plus, dans le même temps où vous vous apprêtez à continuer de casser la SNCF, comme vous avez déjà cassé le fret ferroviaire, en ouvrant le trafic voyageurs à la concurrence, vous affirmez que des progrès vont être faits en matière de transport routier, alors même que la pollution croissante due au tout-camion a précisément pour cause la casse du

service public et du fret ferroviaire ! Vous comprendrez qu'à force d'entendre des contes de fées de ce type-là, les peuples, à un moment donné, n'en veulent plus ! Malheureusement, ils se tournent alors trop souvent vers l'extrême droite, comme c'est le cas dans plusieurs pays européens. Nous nous efforcerons, pour notre part, de promouvoir une autre issue, mais c'est vous qui êtes responsables de cette situation, en dépeignant une Europe absolument irréaliste, car l'Europe ne protège pas. Elle est libérale et n'impose qu'une seule loi, celle du marché, au détriment de l'intérêt général. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. Sur l'article unique, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Nous en venons à l'examen des amendements.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Christophe Bouillon. Pour comprendre le sens de cet amendement, je tiens à vous lire un extrait de l'alinéa 27, où il est dit que « le secteur du transport routier [...] est un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée ». J'ai eu le sentiment, en lisant ces mots, qu'il s'agissait d'une blague. Sérieusement, chacun sait aujourd'hui que le transport routier est responsable d'environ 70 % des émissions du secteur du transport et que celles-ci devraient malheureusement continuer de croître. Le transport, tous modes confondus, vous le savez, représente quelque 25 % des émissions de CO₂ de l'Union européenne.

Autant, madame la ministre, je souscris pleinement à l'action du Gouvernement lorsqu'il prend, comme il l'a fait dans la loi de finances, des mesures sur le bioGNV – biométhane carburant – pour inciter le transport routier à s'orienter vers l'utilisation d'énergies décarbonées, autant écrire une telle phrase dans cette proposition de résolution me paraît une forme de provocation. C'est pourquoi cet amendement vise à supprimer les mots : « et est un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée ».

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Damien Pichereau, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le transport routier est un segment du transport terrestre qui émet des polluants atmosphériques majeurs : nous sommes d'accord sur ce point. Nous devons donc accentuer les efforts déjà consentis par ce secteur depuis dix ans, notamment par les constructeurs et les transporteurs, qui achètent des véhicules modernes. En ce sens, ils représentent bien indéniablement « un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée ».

J'en conviens, des efforts sont encore à fournir. Ce secteur doit s'impliquer davantage dans la transition écologique et énergétique par le biais du bioGNV, de l'électrique et de l'hydrogène notamment. Tous les maillons de la chaîne doivent chercher à atteindre les objectifs que la France, au premier chef, promeut lorsqu'elle abaisse les taux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Le secteur du transport routier est bien un acteur de la transition vers une économie décarbonée. C'est pourquoi l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La transition vers une économie bas carbone est au cœur du plan climat présenté en juillet dernier par le Gouvernement : le secteur des transports, notamment le transport routier, doit évidemment y apporter sa pleine et entière contribution. Peut-être conviendrait-il de rectifier l'amendement en précisant que le transport routier « doit être un acteur majeur » de la transition énergétique, ce qui est bien le sens des soutiens mis en place par le Gouvernement, que vous avez rappelés, monsieur le député.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je partage l'idée du texte, selon laquelle l'acteur qui doit réaliser le plus de progrès est le transport routier. Le défaut de l'adjectif « majeur » est qu'il valorise l'acteur routier : peut-être vaudrait-il mieux employer l'adjectif « principal » : le transport routier n'est pas l'acteur « majeur » de la transition vers une économie décarbonée, mais celui qui, principalement, doit agir en fournissant le plus d'effort. Je le répète : le terme « majeur » est ambigu, du fait qu'il a une connotation positive, contrairement à « principal ». Le transport routier étant un des principaux pollueurs, il doit devenir un acteur principal.

M. le président. J'ai l'impression que nous effectuons là un travail qui aurait peut-être dû l'être en commission. Madame la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, vous avez la parole.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous avons bien travaillé en commission, monsieur le président, mais, comme vous pouvez le constater, la séance publique est utile.

Je demande une suspension de séance de cinq minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures quarante, est reprise à vingt-deux heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Je suis saisi d'un nouvel amendement, n° 19. Toutefois, avant de donner la parole à son auteur, je souhaite savoir, monsieur Bouillon, si l'amendement n° 3 est retiré.

M. Christophe Bouillon. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 3 est retiré.)

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous avez la parole, pour soutenir l'amendement n° 19.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Cet amendement de clarification vise, à l'alinéa 27, à substituer au mot « est » les mots « doit être ». Il serait ainsi dit que le transport routier « [...] doit être un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée ». Voilà un travail de co-construction !

(L'amendement n° 19, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Michel Castellani. L'alinéa 28 souligne la fragilité, voire la dégradation du marché européen du transport routier de marchandises « en raison de l'absence d'harmonisation économique et sociale ». Nous suggérons d'ajouter que « cette absence d'harmonisation est l'une des principales causes de défiance des citoyens européens envers l'Union européenne et l'une des principales menaces pesant sur un projet européen ». En effet, il convient d'insister sur le fait que la concurrence déloyale constitue une menace politique de premier ordre pour l'ensemble du projet européen et que toute forme de moins-disant, de la part des institutions européennes, en matière d'harmonisation économique et sociale entraîne systématiquement une défiance politique forte pour les citoyens, qui ont parfois le sentiment d'un dévoiement par rapport à la vision des pères fondateurs et aux objectifs sociaux qu'ils poursuivaient.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Monsieur Castellani, le respect des quatre libertés fondamentales est loin d'être contrôlé uniquement par la Cour de justice de l'Union européenne. Les États membres en sont garants, de même que la Commission européenne et l'ensemble des juridictions.

Le considérant que vous proposez d'ajouter me semble d'une portée trop large et trop générale pour figurer dans une résolution qui ne porte que sur le premier paquet Mobilité.

Finalement, les considérants que contient déjà cette proposition de résolution européenne satisfont de manière positive votre amendement. Il ne me paraît pas judicieux d'ajouter un discours redondant. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sur le fond, naturellement, le Gouvernement partage votre avis : il est urgent de lutter contre la concurrence déloyale, qui va à l'encontre du principe essentiel « à travail égal, salaire égal sur le même territoire » et fait le lit de tous les populismes. La lutte contre la concurrence déloyale est également un axe central des priorités du Gouvernement, tant en matière de transport routier qu'aérien ou maritime. Pour autant, cette préoccupation est au cœur de cette proposition de résolution européenne ; en conséquence, l'avis du Gouvernement est défavorable.

(L'amendement n° 16 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. Michel Castellani. L'alinéa 32 dispose qu'au sein du marché intérieur, la concurrence doit être loyale – nous venons d'en parler – et les conditions équitables pour les opérateurs.

Après cet alinéa, nous suggérons d'insérer l'alinéa suivant : « Considérant que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège et la Suède ont signé le 31 janvier 2017, à la suite d'une initiative française, une "alliance du routier" afin de définir des positions communes dans ce secteur et lutter contre la concurrence déloyale ». En effet, cet accord du routier marque une première initiative remarquable des pays d'Europe de l'Ouest dans le cadre de l'harmonisation des transports routiers en Europe. Il montre une prise de conscience généralisée, au-delà de la France, de la nécessité de réformer ce secteur afin d'y diminuer la concurrence déloyale. Il permet ainsi de mettre en avant une forme de consensus entre les pays où les droits sociaux sont les plus élevés et de rappeler que la position française exprimée dans cette proposition de résolution européenne est loin d'être isolée.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Mon cher collègue, nous sommes d'accord : l'Alliance du routier est effectivement un élément très important des négociations, mais elle n'en constitue qu'une étape. Le fait de ne citer que ces neuf pays dans notre proposition de résolution pourrait laisser penser que nous n'avons pas besoin de convaincre d'autres partenaires. Il est donc préférable de ne pas inclure, dans une résolution de l'Assemblée nationale, une référence à ces seuls partenaires qui exclurait *de facto* les autres. Avis défavorable. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.)*

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. En effet, l'Alliance du routier a vocation à s'élargir. C'est, du reste, ce qui est en train de se produire, notamment avec la Grèce, qui est désormais associée aux travaux de cette alliance.

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Mon amendement ne vise évidemment pas à exclure certains pays, mais au contraire à souligner que plusieurs pays de l'Union européenne se sont rassemblés autour d'un certain nombre de thèmes positifs.

(L'amendement n° 15 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Christophe Bouillon. Tout à l'heure, dans sa réponse à la discussion générale, Mme la ministre a souhaité s'appuyer sur l'Alliance du routier afin de construire un rapport de forces favorable à l'amélioration des conditions de travail dans le secteur routier au sein du Conseil de l'Union européenne. L'amendement n° 4 vise justement à appeler le Gouvernement « à s'appuyer pleinement sur l'Alliance du routier » : j'ai donc le sentiment que les propos de Mme la ministre étaient, par anticipation, un avis favorable. *(Sourires.)* C'est mieux en le disant, c'est mieux en l'écrivant.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Cette proposition de résolution européenne ne vise pas à faire état des négociations, mais bien à rendre compte des positions de notre assemblée sur le premier paquet Mobilité. Nous pouvons effectivement saluer cette alliance entre plusieurs États, à l'initiative de la France d'ailleurs, comme je l'ai fait à l'instant, mais notre pays a besoin de rallier d'autres partenaires. Cette alliance ne correspond qu'à une des nombreuses

étapes de la négociation. Aussi est-il préférable de ne pas inclure dans une résolution de notre assemblée une référence à ces seuls partenaires, qui exclurait *de facto* les autres pays, comme je l'ai déjà dit à propos de l'amendement précédent. Avis défavorable également.

(L'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 5.

M. Christophe Bouillon. C'est toujours l'histoire de la bouteille à moitié pleine ou à moitié vide. Tout à l'heure, madame la ministre, j'ai entendu vos impressions sur le Conseil de l'Union européenne du 23 octobre 2017. Si les avancées sont notables, il faut aller encore plus loin et avoir une vision plus progressiste en la matière. On le voit bien : il est encore nécessaire de convaincre, notamment sur la question du détachement pour le secteur routier. Cet amendement vise donc à développer une vision beaucoup plus progressiste que les ambitions affichées lors du Conseil du 23 octobre 2017.

M. Christian Hutin. Très bon amendement !

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Monsieur Bouillon, je ne peux pas être d'accord avec vous. Comme je l'ai dit en présentant le texte et comme Mme la ministre l'a rappelé à l'instant, l'accord obtenu au Conseil « Emploi, politique sociale, santé et consommateurs » – EPSCO – le 23 octobre 2017 constitue pour nous une réussite puisque, dans le paquet Mobilité, la question du détachement des travailleurs du transport routier de marchandises est réservée. On ne peut pas le déplorer ! Je le répète : c'est une victoire. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Gouvernement soutient naturellement le compromis obtenu au Conseil EPSCO du 23 octobre dernier. Le principe agréé par une majorité d'États membres est clair : les règles existantes du détachement s'appliquent pleinement au transport routier, et seules les modalités d'application à ce secteur devront être traitées dans le cadre du paquet Mobilité. Cela conforte la pratique française d'application de la directive de 1996. Permettez-moi d'insister sur le chemin parcouru : toutes les propositions visant à exclure le transport routier du champ de la directive sur les travailleurs détachés ont été écartées. Le Gouvernement souhaite désormais l'adoption rapide de cette directive révisée – les derniers « trilogues » sur ce sujet nous laissent espérer que tel pourra être le cas. Il est donc défavorable à l'amendement n° 5.

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

M. Jean-Paul Lecoq. J'entends bien l'idée de considérer les transporteurs faisant du cabotage en France comme des travailleurs détachés : cela permet d'assurer une concurrence loyale. Mais vous dites vous-même, madame la ministre, que tout va se jouer dans l'application de ce principe. C'est quasiment impossible ! L'entreprise peut être rattachée à l'étranger : les transporteurs ne sont pas installés en France mais viennent y faire du cabotage pendant un certain temps. Ils sont alors considérés comme des salariés français devant être payés au tarif français. Or, au cours du même mois, ces travailleurs peuvent repartir dans leur pays d'origine. Comment va-t-on vérifier physiquement, sur leur bulletin

de salaire, qu'ils ont bien perçu dans leur pays le montant qu'ils auraient dû toucher en France? C'est une question technique et vous avez raison, madame la ministre: tout se joue dans cette question technique. Bonjour l'écriture de ces dispositions techniques!

(L'amendement n° 5 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. Christophe Bouillon. Nous ne pouvons pas faire comme s'il n'existait pas un livre blanc européen sur la politique des transports. Un certain nombre de préconisations contenues dans ce livre blanc figurent en bonne place dans cette proposition de résolution européenne. Pour autant, il faut aller encore plus loin, et c'est dans ce sens que j'ai évoqué tout à l'heure, lors de la discussion générale, le travail de la rapporteure au Parlement européen sur ce sujet. L'amendement n° 9 reprend donc les objectifs fixés par le livre blanc et promu avec beaucoup de conviction par Mme la rapporteure au Parlement européen, que nous voulons soutenir ici.

Nous discutons d'une proposition de résolution. Si nous ne voulons pas que ce texte reste une simple déclaration d'intentions, si nous voulons vraiment permettre des progrès dans le secteur des transports et dans la lutte contre les changements climatiques, alors nous devons être beaucoup plus résolu dans nos objectifs.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Nous avons déjà eu cette discussion en commission. Effectivement, la compétence législative en matière de fiscalité demeure une compétence des États membres: ce n'est pas une compétence de l'Union européenne. S'il est souhaitable d'encourager au niveau européen, par exemple, un rapprochement des définitions de la base d'imposition de certains impôts, il ne saurait être question de permettre à l'Union d'empiéter sur la souveraineté fiscale des États.

Vous avez pu le comprendre dans mon discours: je suis favorable à l'extension du champ des véhicules visés à l'alinéa 37 pour prendre en compte tous les véhicules ayant un impact significatif sur les infrastructures routières et la pollution de l'air d'une façon différenciée, en fonction des catégories de véhicules, avec un encadrement moins strict pour les véhicules légers que pour les poids lourds, mais sans différenciation entre les poids lourds et les véhicules utilitaires légers utilisés dans le transport de marchandises afin d'éviter une distorsion de concurrence qui privilégie aujourd'hui les seconds.

S'agissant de l'élargissement de la taxation au réseau secondaire, je suis d'accord sur le principe, tout en vous alertant sur la nécessité de respecter le principe du non-cumul. En effet, l'article 7, alinéa 2 de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures interdit aux États d'imposer « cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route », à l'exception de « l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col ».

J'en viens à notre principale divergence, qui porte sur la question de l'interdiction de la tarification à la durée au bénéfice d'une tarification à la distance. Lorsque nous mettons en place un dispositif légal, monsieur Bouillon, nous devons étudier ce qui s'est fait auparavant, en particulier

l'effet produit par les dispositifs antérieurs, l'opinion de nos concitoyens et, enfin, la façon dont l'objectif fixé a été atteint ou non. Nous avons aussi bien une obligation de moyens qu'une obligation de résultat. Je sais bien que cette réflexion sur nos politiques publiques n'est pas commune à tous les groupes politiques de notre assemblée, mais tout de même! Le constat est clair: depuis 2011, très peu de pays ont choisi de faire payer la pollution sonore ou atmosphérique générée par le transport routier – seules l'Autriche et l'Allemagne ont utilisé cette possibilité –, et la Commission européenne elle-même a reconnu dans son étude d'impact que cette situation était due à des conditions trop complexes et trop rigides. En conséquence, il me semble difficile de cloisonner encore plus ce dispositif.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à l'amendement n° 9.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Contrairement à la majorité des États membres, la France soutient les objectifs essentiels de la révision de la directive, à savoir l'extension de son champ à tous les véhicules et la meilleure prise en compte des externalités en promouvant la pleine application du principe pollueur-payeur. Cependant, le nouveau dispositif devra être mis en place avec une certaine souplesse, afin d'adapter le plus rapidement possible les outils les plus pertinents aux différentes situations et de prendre en compte les situations contractuelles existantes. Il n'est donc pas souhaitable de prévoir une obligation absolue, sans possibilité d'adaptation.

Pour ces raisons, même si le Gouvernement est sensible à la philosophie de l'amendement visant à une approche harmonisée et globale, dans un délai le plus court possible, garante d'équité de traitement au sein de l'Union et de lisibilité pour les entreprises et les citoyens, il ne le soutient pas.

(L'amendement n° 9 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 11, qui fait l'objet d'un sous-amendement, n° 18.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement.

M. Christophe Bouillon. Si nous voulons garantir l'application d'un certain nombre de principes posés dans cette proposition de résolution européenne, nous devons créer une agence européenne capable de concourir à la bonne mise en œuvre des règles agréées et de lutter efficacement contre le dumping social. Nous devons nous donner les moyens d'atteindre les objectifs poursuivis par cette proposition de résolution, faute de quoi nous resterons au stade des bonnes intentions; or chacun sait ici que, lorsqu'on reste à ce stade, rien n'avance.

Vous avez voulu, monsieur le rapporteur, être tout à fait pragmatique. C'est vrai, sans doute faut-il l'être, mais vous savez comme moi que, sans ce contrôle, sans cette sanction, sans cette volonté, exprimée par l'instauration d'une agence européenne, d'aller jusqu'au bout de ces objectifs, on en restera à l'état actuel et on n'avancera pas beaucoup. On aura beau annoncer une dose de pragmatisme, ce sera comme l'eau dans le sable, cela ne produira aucun effet.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 18.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Je souscris à votre opinion quant à la nécessité des contrôles et de leur homogénéisation. Le sous-amendement que je propose ne porte que sur le canal utilisé. Vous souhaitez en effet recourir à une agence européenne des transports. Or, une autorité européenne du travail a été annoncée par le président Juncker en septembre 2017 et sera, me semble-t-il, présentée de manière effective demain : mieux vaudrait lui confier cette homogénéisation des contrôles, notamment transfrontaliers. Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, j'émettrai un avis favorable à votre amendement.

M. Christian Hutin. Merci, monsieur le rapporteur !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable à l'amendement sous-amendé comme le propose le rapporteur.

(Le sous-amendement n° 18 est adopté.)

(L'amendement n° 11, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Cet amendement vise à ce que la tarification des infrastructures non seulement inclue les émissions de gaz à effet de serre, comme le propose la Commission européenne, mais conserve aussi la notion de classes EURO qui permet de prendre en compte tous les autres polluants, notamment les particules fines et très fines ainsi que les oxydes d'azote, les NOx, qui ne doivent à mon humble avis pas être oubliés.

(L'amendement n° 14, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'amendement n° 1 tombe.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 17.

M. Michel Castellani. L'article 68 dispose que la diversité des situations dans l'Union européenne exige une approche souple et proportionnée et que les États ont la responsabilité de choisir les solutions les plus efficaces et les plus adaptées à leur contexte. C'est une bonne chose.

Cet amendement tend donc à appliquer cette approche fort pertinente notamment à l'organisation des transports routiers dans les régions confrontées à de multiples contraintes physiques ou démographiques permanentes mentionnées à l'article 174 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Il vise ainsi à mentionner, dans la résolution que nous examinons, les dispositions de ce traité permettant de réaffirmer le besoin de prendre en compte la diversité des territoires, en particulier le fait insulaire et le fait montagnard – cela n'étonnera personne.

Une approche proportionnée est particulièrement essentielle dans le domaine des transports routiers, thème de cette résolution, mais elle l'est tout autant dans les autres domaines des transports, aérien, maritime ou ferroviaire.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Mon cher collègue, vous ne citez que partiellement l'article 174 du Traité, qui fait également référence aux zones rurales et à celles où s'opère

une transition industrielle. Cet article existe et chaque État membre peut décider de l'appliquer ou non, sans qu'il soit nécessaire, selon moi, d'y faire référence ici. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La directive Eurovignette vise à encadrer l'éventuelle application de systèmes de péage et de vignettes pour assurer l'absence de discrimination et le maintien des conditions favorables d'échange au sein de l'Union, mais n'impose pas la mise en œuvre d'un système uniforme et homogène à l'échelle d'un État membre. Dans ce contexte, il ne semble pas utile ni opportun de prévoir dans le texte de la directive une adaptation géographique au cas par cas, au risque de remettre en cause l'objectif général d'une meilleure application des principes d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur. Les États membres restent libres, dans l'application du texte, de prévoir des systèmes adaptés aux territoires concernés, ce que nous ne manquerons pas de faire. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

(L'amendement n° 17 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Christophe Bouillon. Bien qu'il ait été déposé longtemps avant cette séance, cet amendement donne l'impression d'être fortement inspiré par les propos qu'ont tenus M. le rapporteur et Mme la ministre. Il est rédigé ainsi : « Soutien la proposition de la Commission européenne de supprimer progressivement » – j'insiste sur ce mot – « les systèmes de vignette, basés sur la durée d'utilisation du réseau, qui ne reflètent pas l'application du principe utilisateur-payeur » – nous en sommes tous d'accord – « pour les remplacer par un système de redevance appuyé sur la distance parcourue ». Cela me semble aller, madame la ministre, dans le sens de ce que vous nous avez dit ce soir. J'insiste sur le mot « progressivement », car il ne s'agit pas d'imposer, et sur l'aspect pragmatique de cet amendement.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Pour les mêmes raisons que pour l'amendement n° 9, avis défavorable. Je tiens du reste à me référer à l'argument de Mme Revault d'Allonnes Bonnefoy, qui tend à donner une marge d'appréciation aux États membres quant à la redevance pour coûts externes sur les réseaux non couverts par une tarification de l'infrastructure. Les États membres sont en effet les mieux à même d'évaluer, en fonction du dispositif et du contexte socio-économique, son acceptabilité sociale.

J'applique également cet argument au dispositif européen de tarification des infrastructures, qui doit être incitatif et proportionné, mais suffisamment souple pour les États membres. Instaurer des règles communes est nécessaire, mais les outils proposés aux États membres doivent pouvoir être adaptés afin de garantir, à terme, leur mise en application et leur pleine efficacité.

En outre, vous n'êtes pas sans savoir que la loi d'organisation des mobilités est actuellement en préparation, à la suite de la grande concertation nationale qu'ont été les assises de la mobilité. Pourquoi nous fermerions-nous des possibilités d'action ? Il serait fort dommageable que l'effort actuellement mené par le Gouvernement se heurte à un cadre européen encore en cours d'élaboration, dont l'échéance d'adoption est finalement encore floue et qui se révélerait trop rigide.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que la France connaît une situation particulière, qui vient de la difficulté majeure qu'elle a rencontrée pour mettre en œuvre l'écotaxe. Cela doit rappeler des souvenirs à certains parlementaires sur ces bancs. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et NG.*) La vignette pourrait être une solution alternative avant de revenir, le cas échéant, à un dispositif kilométrique. C'est d'ailleurs ce que recommande le Conseil d'orientation des infrastructures dans son récent rapport. Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. Philippe Gosselin. L'écotaxe est de retour !

(*L'amendement n° 10 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 12.

Mme Emmanuelle Ménard. Les conducteurs de camions craignent de plus en plus l'action des migrants. Jets de projectiles contre leurs camions, peur, pour les routiers, de faire halte sur des stations d'autoroute, intervention des CRS avec des gaz lacrymogènes pour empêcher les migrants de monter dans les camions, cadenas de remorque forcés, bâches découpées, marchandises détériorées : ces « faits divers », comme on les appelle désormais, peuvent tourner à la catastrophe, comme ce fut le cas le 23 janvier 2017, avec un accident entre deux poids lourds sur l'autoroute E40. Parfois, on passe même de la catastrophe au drame : en juin 2017, c'est un conducteur qui est mort à cause d'un barrage de migrants.

Cette situation ne peut plus durer. Les conducteurs de camions sont des victimes directes de cette immigration déraisonnée et illégale. En 2015, à Calais, les dommages causés par les migrants s'élevaient à 36 millions d'euros pour les routiers de la région. Depuis, les exactions continuent sur tout le territoire.

Je propose donc la création d'un fonds de solidarité pour indemniser les routiers ou les entreprises de poids-lourds attaqués par les migrants. Ce fonds devrait être en partie alimenté par des amendes infligées aux routiers qui participent à cette immigration illégale. En Angleterre, en effet, une amende de 2 000 euros par personne retrouvée et de 600 euros pour l'entreprise de transport est appliquée. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) C'est un exemple que nous pourrions suivre.

Bref, soyons fermes. Les routiers doivent être protégés et les passeurs condamnés.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Madame Ménard, votre amendement est, ni plus ni moins, aussi démagogique que polémique. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Ce que les transporteurs souhaitent avant tout, et je les ai rencontrés, c'est une concurrence saine et équilibrée. C'est ce que nous proposons avec cette proposition de résolution européenne.

Votre amendement n'est pas étayé par des chiffres : on ne connaît pas le nombre de bénéficiaires, ni celui des contributeurs, et on ne sait donc pas comment ce fonds serait financé, qui le collecterait, et pour quel coût. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

J'ajoute qu'il n'a pas sa place dans la présente proposition de résolution, dont l'objet est bien différent. La dernière phrase de votre amendement, en particulier, est une disposition législative qui relève du droit pénal et non des compétences de l'Union européenne, et qui n'a donc aucunement sa place ici. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je tiens à souligner la mobilisation totale des gouvernements français et britannique sur les questions que vous évoquez.

M. Philippe Gosselin. Les Britanniques, un peu moins !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Y répondre en proposant la création d'un fonds dans le cadre d'une directive européenne me paraît un peu déplacé. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

(*L'amendement n° 12 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 13.

Mme Emmanuelle Ménard. L'extension du principe utilisateur-payeur à l'ensemble des véhicules à quatre roues, prônée par la Commission européenne puis par la France, pourquoi pas ? L'appliquer en fonction d'un nombre de critères larges – la pollution sonore ou atmosphérique –, pourquoi pas, encore ? Penser que l'utilisateur routier est une vache à lait, pourquoi pas ? Certes, mais il faudrait tout de même une contrepartie ! Quand l'État décide de faire payer les utilisateurs, ceux-ci sont en droit de demander où part leur argent.

Or, quand on apprend que près de 50 % des accidents de la route sont liés à la mauvaise qualité des infrastructures, on reste songeur. Le rapport Duron reconnaît que, si 9 000 kilomètres du réseau routier concédé sont dans un excellent état d'entretien et d'un très bon niveau d'exploitation, ce n'est pas le cas des 12 600 kilomètres restants. En effet, selon ce rapport, les moyens consacrés au réseau routier national non concédé ont été « insuffisants » et l'état de ce patrimoine « se détériore rapidement ». Ainsi, pour garantir l'état de ce réseau et l'entretenir à un niveau adéquat, les services du ministère considèrent qu'il faudrait y consacrer 1 milliard d'euros pendant dix ans.

Il serait donc intéressant pour tous les utilisateurs payeurs de savoir si l'argent collecté sur la route est effectivement réinjecté de façon efficace dans l'entretien des routes. Tel est le sens de cet amendement, qui tend à demander au Gouvernement la rédaction d'un rapport sur l'emploi des sommes collectées chaque année auprès des usagers de la route.

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

M. Damien Pichereau, rapporteur. Madame Ménard, je suis désolé de devoir vous redire que nous ne sommes pas en train de discuter de la loi d'organisation des mobilités : il s'agit ici d'une proposition de résolution européenne. Ce n'est donc, je le répète, pas du tout la bonne navette.

Sur le fond, je suis d'accord avec vous. J'ai été rapporteur pour avis du projet de loi de finances pour 2018 pour le programme terrestre : le besoin de régénération des routes est une réalité, et il sera discuté. Le budget de l'AFITF – Agence de financement des infrastructures de transport de France – a déjà été augmenté et le COI a remis un rapport sur la manière de financer nos nouvelles infrastructures et sur les

transports du quotidien – qui sont, je vous le rappelle, notre priorité. On s'en occupe donc, mais cela n'a pas sa place ici. Avis défavorable.

(L'amendement n° 13, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des articles de la proposition de résolution.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE

M. le président. Je mets aux voix l'article unique de la proposition de résolution européenne.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	103
Nombre de suffrages exprimés	102
Majorité absolue	52
Pour l'adoption	96
contre	6

(L'article unique est adopté, ainsi que l'ensemble de la proposition de résolution européenne.)

2

ACCORD TRANSPORT AÉRIEN USA-UE-ISLANDE-NORVÈGE

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement (n^{os} 375, 614).

PRÉSENTATION

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des affaires européennes.

Mme Nathalie Loiseau, ministre chargée des affaires européennes. Monsieur le président, madame la rapporteure Laurence Dumont, mesdames et messieurs les députés, je viens vous présenter, au nom du Gouvernement, le projet de loi, adopté par le Sénat, visant à ratifier un accord qui étendra à l'Islande et à la Norvège le cadre juridique applicable au transport aérien entre les États membres de l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique.

Depuis 2007 existe en effet entre l'Union européenne et les États-Unis un accord, dit « ciel ouvert », qui établit un cadre juridique uniforme pour les compagnies aériennes opérant dans ces deux espaces.

Cet accord traite de la liberté de circulation aérienne et de la possibilité de partager des vols entre compagnies, des questions de loyauté de la concurrence, mais aussi des

questions de sécurité, de sûreté, de coopération réglementaire et de protection des consommateurs, et enfin de la dimension sociale.

Dès le départ, nous avons souhaité laisser la possibilité à d'autres pays de rejoindre cet accord « ciel ouvert » Union européenne-USA. La Norvège et l'Islande avaient fait alors connaître leur intérêt ; c'est pourquoi ce processus a été engagé. En 2011, l'Union européenne, l'Islande et la Norvège ainsi que les États-Unis ont signé un accord de transport aérien permettant d'étendre à l'Islande et à la Norvège les dispositions de l'accord de transport aérien entre l'Union et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part.

L'Islande et la Norvège appartiennent à l'espace économique européen et entretiennent des relations étroites avec l'Union européenne, dont elles appliquent *de facto* un grand nombre de règlements relatifs au marché intérieur. C'est notamment le cas dans le secteur aérien : les compagnies d'Islande et de Norvège appliquent l'ensemble des règles de l'Union européenne relatives au transport aérien. En échange, leurs compagnies aériennes ont déjà accès sans restriction au marché intérieur européen et sont donc considérées comme des entreprises de transport aérien de l'Union.

L'intérêt de ce nouvel accord est d'assurer une plus grande harmonisation juridique entre l'Union européenne, la Norvège et l'Islande, et donc une plus grande lisibilité pour les entreprises comme pour les consommateurs. C'est aussi l'occasion d'exporter du droit de l'Union européenne vers des pays voisins.

Les transporteurs aériens européens, islandais et norvégiens, comme leurs homologues américains, peuvent ainsi dorénavant proposer des services entre n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne, en Islande et en Norvège et n'importe quel aéroport américain.

En termes d'impact environnemental, cet accord ne change rien aux deux outils dont nous disposons pour prendre en compte et réduire les émissions de l'aviation : il s'agit de l'ETS aviation, mécanisme développé par l'Union européenne pour couvrir les liaisons au sein de l'UE ou entre l'UE et la Norvège et l'Islande, et de CORSIA, mécanisme développé par l'Organisation de l'aviation civile internationale – OACI – pour l'aviation internationale.

Sur le plan économique, nous ne nous attendons pas à un impact majeur, pour trois raisons. Premièrement, l'Islande et la Norvège appliquent déjà l'ensemble de la réglementation européenne afférente au secteur du transport aérien et, plus généralement, des standards sociaux et environnementaux élevés.

Deuxièmement, le poids démographique des deux nouveaux adhérents du « ciel ouvert » euro-américain reste modeste : la Norvège compte 5,2 millions d'habitants et l'Islande 0,33 million, quand l'ensemble Union européenne-États-Unis en compte plus de 830 millions.

Troisièmement, s'il existe en Islande et en Norvège des compagnies aériennes *low cost* pouvant potentiellement renforcer la concurrence sur les liaisons transatlantiques, elles sont en réalité déjà présentes au sein de l'Union européenne : des entreprises norvégiennes ont ainsi déjà créé des filiales dans l'Union européenne, titulaires de licences européennes de transporteurs aériens, qui leur donnent accès au marché américain en vertu de l'accord de transport aérien de 2007.

Telles sont, monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, les principales dispositions de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui proposé à votre approbation. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à Mme Laurence Dumont, rapporteure de la commission des affaires étrangères.

Mme Laurence Dumont, rapporteure de la commission des affaires étrangères. Monsieur le président, madame le ministre, chers collègues, l'accord international sur lequel je suis chargée de rapporter a en lui-même une portée modeste, mais il concerne une question importante : la politique aérienne extérieure de l'Union européenne.

Pour présenter cet accord, il faut faire un petit rappel historique. Jusque dans les années 1990, les relations aériennes transatlantiques étaient régies par des accords interétatiques entre les États-Unis et les pays européens, par lesquels les signataires accordaient mutuellement des droits de trafic à leurs compagnies aériennes respectives.

Au début des années 2000, la Commission européenne a revendiqué une compétence communautaire exclusive pour passer ce genre d'accords. En 2002, la Cour de justice des communautés européennes, sans donner raison à la Commission sur ce point, a jugé que plusieurs des accords interétatiques qui existaient alors étaient contraires au droit européen. En conséquence, les États membres ont décidé de communautariser cette politique : un accord dit « ciel ouvert » a été passé entre l'Union européenne et les États-Unis en 2007, puis amendé en 2010.

L'accord « ciel ouvert » vise principalement à libéraliser, sous diverses restrictions, le trafic aérien transatlantique. Il traite aussi de nombreuses autres questions : liberté tarifaire, possibilité de partager des vols entre compagnies, possibilité de développer leur présence commerciale sur le territoire du partenaire, encadrement des règles limitant les investissements étrangers dans le secteur aérien, possibilité de louer des avions avec leur équipage, loyauté de la concurrence, sécurité, sûreté, coopération réglementaire, protection des consommateurs, environnement, dimension sociale...

L'accord que nous examinons aujourd'hui, qui remonte à 2011, a un objet beaucoup plus limité. Il vise uniquement à étendre ce système de ciel ouvert euro-américain à deux partenaires : l'Islande et la Norvège. C'est ce que prévoit l'article 2 de cet accord, selon lequel le système de ciel ouvert s'appliquera à l'Islande et à la Norvège « comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, de sorte que [ces pays] ont tous les droits et obligations des États membres » prévus dans l'accord de 2007. Le reste du dispositif est constitué de mesures de conséquence et de coordination.

La principale conséquence du présent accord sera donc d'autoriser formellement les compagnies aériennes des États membres à proposer librement des vols entre l'Islande ou la Norvège et les États-Unis et, réciproquement, des compagnies aériennes de ces deux pays à proposer des vols entre des aéroports de l'Union et les États-Unis.

L'impact de cette libéralisation, tant économique que social ou environnemental, si l'on pense aux conséquences du développement du trafic aérien, devrait toutefois être limité, pour plusieurs raisons. D'abord, le poids démographique et, partant, économique des deux nouveaux adhérents

du ciel ouvert euro-américain est modeste. La Norvège a 5,2 millions d'habitants et l'Islande 330 000, alors que l'ensemble Union européenne-États-Unis en compte plus de 830 millions.

Ensuite, ces nouveaux adhérents, membres de l'Espace économique européen, appliquent déjà l'ensemble de la réglementation européenne afférente au secteur du transport aérien et, plus généralement, des standards sociaux et environnementaux élevés.

Enfin, leurs compagnies aériennes n'ont pas attendu le présent accord pour investir le marché euro-américain quand elles le souhaitaient. Norwegian, entreprise leader sur le marché des vols long-courrier à bas coûts, a ainsi contourné l'obstacle en créant des filiales dans l'Union européenne, en Irlande et au Royaume-Uni. Celles-ci lui ont permis d'obtenir la licence européenne de transporteur aérien et de développer un réseau de liaisons transatlantiques au départ de plusieurs États membres. Par exemple, la compagnie Norwegian dessert depuis 2016 plusieurs destinations aux États-Unis à partir de Roissy.

Dans l'autre sens, le présent accord ouvre en principe des opportunités aux compagnies de l'Union européenne pour développer des vols entre les États-Unis et l'Islande ou la Norvège. Toutefois, il est peu probable qu'elles se précipitent sur ce marché au regard de sa petite taille et de la solidité des compagnies locales déjà présentes.

Pour conclure sur l'accord lui-même, je dirai donc qu'il ne mérite ni enthousiasme ni réticence excessive. La commission des affaires étrangères a adopté le présent projet de loi et je vous invite à faire de même.

Mais j'en viens maintenant à ce qui a sans doute motivé la demande de débat en séance exprimée par plusieurs groupes, ce dont je me réjouis : cet accord pose la question de la politique aérienne extérieure de l'Union européenne. Il y a, dans ce domaine, un certain activisme de la Commission européenne, qui a négocié des accords avec la plupart de nos proches voisins et obtenu des mandats pour des négociations avec de nombreux autres pays – Algérie, Australie, Azerbaïdjan, Brésil, Émirats arabes unis, Liban, Nouvelle-Zélande, Qatar, Turquie... – sans compter une organisation régionale, l'ASEAN – Association des nations de l'Asie du Sud-Est – avec laquelle un accord serait en cours de finalisation.

Nous devons absolument aller vers une meilleure prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux dans les accords de libéralisation qui seront passés.

M. Christian Hutin. Très bien !

Mme Laurence Dumont, rapporteure. Je rappelle que, selon les sources, qui sont parfois divergentes, le transport aérien représente entre 2 % et 5 % des émissions globales de gaz à effet de serre. Si le transport aérien était un pays, il serait le sixième contributeur mondial à l'effet de serre, *ex aequo* avec l'Allemagne.

Cela étant, il faut aussi savoir reconnaître le rôle positif déjà joué à cet égard par l'Union européenne. C'est l'Union qui, la première, a cherché à intégrer le transport aérien international dans son système de droits carbone. Elle y a renoncé face au tollé international qui en a résulté mais cela a permis d'avancer à l'OACI : un système général de compensation des augmentations d'émissions de gaz à effet de serre devrait être mis en place progressivement à partir de 2020.

Bien sûr, ce dispositif est critiquable : il sera d'abord volontaire, avant d'être généralisé ; il prend comme référence le niveau d'émissions de gaz à effet de serre atteint en 2020, sans ambitionner de réduction ; et même avec cette ambition modeste, il ne prévoit pas de réel plafonnement des émissions mais seulement l'obligation de compenser leur augmentation, par exemple en plantant des forêts.

Bref, le transport aérien n'est pas encore vraiment embarqué dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Mais il s'en préoccupe quand même : comme l'on dit des pays qui sortent des listes de paradis fiscaux, il est dans une « zone grise ». Il faudra évidemment aller plus loin mais un premier pas a été fait grâce à l'action des Européens. J'espère qu'après l'accord de Paris, la Commission européenne sera beaucoup plus exigeante, dans les éventuels futurs accords aériens qu'elle signera, qu'elle ne l'avait été dans l'accord « ciel ouvert » avec les États-Unis, dont les clauses environnementales étaient bien faibles. Mais les temps ont changé !

Cela vaut aussi pour les clauses sociales, surtout si des accords aériens devaient être envisagés avec des pays qui ne partagent pas du tout notre modèle social ni nos valeurs sociétales, comme l'égalité entre les hommes et les femmes. Ces accords ne doivent en aucun cas être l'occasion d'un moins-disant social : ils doivent bien au contraire permettre d'exporter nos valeurs et nos standards sociaux.

Notre débat d'aujourd'hui est l'occasion de poser des jalons. Je compte sur le Gouvernement pour nous informer sur les négociations engagées par la Commission européenne et nous rassurer sur le contenu des accords aériens qu'elle envisage. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

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

Mme Marielle de Sarnez, présidente de la commission des affaires étrangères. Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, comme l'a rappelé notre excellente rapporteure Laurence Dumont, l'accord que nous examinons aujourd'hui a, en lui-même, une portée modeste. Il s'agit d'étendre le système du « ciel ouvert » mis en place en 2007 entre l'Union européenne et les États-Unis à deux autres partenaires, l'Islande et la Norvège, dont le trafic aérien est limité et qui, appartenant à l'espace économique européen, appliquent déjà l'essentiel des réglementations techniques et des standards européens. Dans ce contexte, la commission des affaires étrangères a adopté sans difficulté le projet de loi.

Mais ce texte peut nous permettre de nous poser la question plus générale de la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine aérien. La libéralisation et la concurrence sont au cœur des accords aériens de l'Union européenne. Cela a entraîné une très grande diversification de l'offre en termes de tarifs et de services et permis, il faut le reconnaître, une véritable démocratisation du secteur aérien.

Cependant, la concurrence doit selon nous rester loyale, et les standards sociaux et environnementaux doivent être respectés. L'Union européenne souhaite par exemple passer des accords aériens avec des partenaires tels que les pays du Moyen-Orient et du Golfe, dont les compagnies sont devenues de redoutables concurrentes. Si ces compagnies sont si dynamiques, c'est aussi parce qu'elles cumulent deux avantages comparatifs par rapport aux nôtres : elles ont des standards peu élevés ; elles bénéficient souvent d'un financement public et d'absence de règles claires, sur la transparence comme sur la concurrence.

Disons les choses simplement : si ces compagnies souhaitent rejoindre le système du « ciel ouvert » à terme, elles devront respecter des standards sociaux et environnementaux de haut niveau et des règles claires de concurrence.

Un mot sur les enjeux environnementaux dont il a déjà été question : l'accord « ciel ouvert » de 2007 avec les États-Unis ne dit rien des enjeux du changement climatique. Or, depuis la signature de cet accord, il y a eu l'accord de Paris : ces enjeux devront évidemment être pris en compte et considérés comme une priorité dans les futurs accords de transport aérien de l'Union européenne.

Aujourd'hui, le secteur n'est concerné par aucun mécanisme de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Certes, l'Organisation de l'aviation civile internationale a décidé, en marge de l'accord de Paris, d'instaurer un mécanisme de compensation des émissions, mais cette décision ne concerne que les vols internationaux et ce mécanisme, nous le savons, ne résistera pas au doublement du trafic envisagé à l'horizon 2036. Une telle prévision plaide à l'évidence pour une meilleure régulation au niveau européen et international, ainsi que pour la promotion de l'innovation technologique pour réduire enfin l'empreinte carbone de ce secteur.

Sur tous ces sujets, nous devons exercer notre vigilance et user de notre pouvoir d'alerte afin que ces accords contribuent, à l'avenir, à inscrire le transport aérien dans l'effort global de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous aurons ainsi fait œuvre utile. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et REM.*)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Christian Hutin.

M. Christian Hutin. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, madame la rapporteure, nous sommes en vol de nuit ! Je ne suis pas le chef Rivière du roman de Saint-Exupéry, mais je peux vous dire que le terrain d'atterrissage est un peu court, c'est-à-dire que la surface législative sur laquelle nous discutons ce soir est assez réduite. (*Sourires.*)

En 2007, fin des accords bilatéraux : l'Union européenne conclut un accord avec les États-Unis. C'est légitime, logique. Aujourd'hui, nous élargissons cet accord de manière absolument exceptionnelle, puisque nous devons nous prononcer sur l'accueil de 300 000 Islandais et de 5,2 millions de Norvégiens...

Cette surface réduite de notre terrain d'atterrissage législatif dont je parlais est inversement proportionnelle à la qualité du rapport. (*Sourires.*) Il nous donne en effet l'occasion de nous interroger sur différents sujets, qui sont à mon sens de trois ordres.

Le premier sujet est social. Si nous débattons en séance publique de ce texte, c'est parce qu'il y a un problème social. Ainsi, il y aura très prochainement une grève d'Air France... Quant à la compagnie *low cost* Norwegian, elle a déjà installé deux filiales, en Irlande et au Royaume-Uni, qui lui permettent déjà de faire ce que cet accord lui « permet » aujourd'hui. Elle paie aujourd'hui des salaires bien inférieurs à ceux qu'elle devrait payer en Norvège.

La question du dumping social nous permet d'évoquer très rapidement la taxe Chirac. Une belle idée, une idée originale, voire folle ! Aujourd'hui, elle fait l'objet d'un accord entre

trois pays : le Chili, la Corée du Sud et la France... C'est tout de même terrible, qu'une si belle idée ne soit pas reprise par davantage de pays ! Cela doit nous faire réfléchir.

S'agissant toujours de dumping social, n'oublions pas que Ryanair a été condamnée pour travail dissimulé à l'aéroport de Marseille – d'autres de nos collègues y reviendront certainement. De telles affaires ne doivent pas se renouveler. Cela ne doit pas exister.

Le rapport nous permet également d'évoquer la privatisation des aéroports. On peut, à ce sujet, parler de schizophrénie de l'État. Pensons à Air France et à Aéroports de Paris : l'État fait payer des droits à une entreprise dont il est actionnaire ! L'État paye pour l'État ! C'est un problème majeur, sur lequel nous reviendrons sans doute demain, sur un autre sujet, en commission des affaires étrangères. Ainsi, comme l'ont dit récemment les pilotes d'Air France, Emirates, la compagnie des Émirats arabes unis, est bien mieux accueillie qu'Air France par Aéroports de Paris, sans parler de ses capacités de négociation ! Évidemment, Emirates achète des Airbus : vous m'en voyez tout à fait ravi, tant mieux ! Mais il y a bien là une certaine schizophrénie.

Nous devons donc vraiment réfléchir à toutes ces questions de dumping social. J'ai lu, ce week-end, des études tout à fait extraordinaires sur les calculs de certaines compagnies : ils en sont à étudier les capacités d'uriner des passagers, le poids et les coûts que cela représente ! Récemment, un homme d'affaires s'est même demandé s'il ne serait pas possible de faire voyager des passagers debout ! Bref, ce rapport, même si son objet est limité, peut nous permettre de réfléchir à ces sujets.

Je voudrais également aborder la question du pavillon français. C'est comme le pavillon maritime : c'est quelque chose d'essentiel, il ne faut pas le laisser partir ! L'histoire de la Sabena a été un traumatisme pour les Belges. S'appeler Air France, c'est fort, et c'est quelque chose qu'il faut conserver. Air France, c'est du droit social, des salariés, des sites, c'est une représentation de notre pays. Attention à notre pavillon français !

Enfin, je veux parler, après la rapporteure et la présidente de la commission, d'environnement. On nous dit que cet accord est un peu ancien, qu'il est antérieur aux accords de Paris. Certes, mais nous discuterons demain d'un accord avec Israël qui date de 2014 et où il n'est pas beaucoup plus question d'environnement – je dirais même un peu moins !

Il y a bien sûr un certain entre-soi chez les compagnies aériennes. Mais nous devrions mettre plus en avant la question environnementale, et cela d'autant plus qu'Airbus est un constructeur dont la qualité en la matière est supérieure à celle de beaucoup d'autres. En tant que Français, on ne peut que s'en réjouir.

Je termine en regrettant que l'on parle si peu du trafic aérien dans cet hémicycle – mais j'ai quand même parlé dix minutes, sans papier, sur un objet législatif extrêmement réduit ! (*Sourires.*) La dernière fois qu'il en a autant été question ici, c'était au début des années 1930. La grande compagnie Latécoère, autrement dit l'Aéropostale, dont parle Mermoz, dont parle Saint-Exupéry, avait été rachetée, assez vite, malheureusement, par un banquier, Bouilloux-Lafont. Il s'en est suivi un scandale retentissant, terrible, avec par exemple des pots-de-vin versés en Amérique du sud, pour écraser la Deutsche Luft Hansa de l'époque... Cette affaire a fait chuter un gouvernement ! Un des gouvernements Chautemps.

J'ai entendu Mme la ministre des transports annoncer, au Sénat, la prochaine réunion d'assises du transport aérien. Cela me paraît nécessaire, pour défendre notre droit social, mais aussi le pavillon français et l'environnement. Sinon, le transport aérien fera de nouveau chuter un gouvernement ! (*Sourires.*)

M. le président. Merci pour ce moment d'histoire, mon cher collègue !

La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Ce projet de loi, qui fait suite à l'accord de transport aérien conclu entre l'Union européenne et les États-Unis le 30 avril 2007 et au protocole du 24 juin 2010 modifiant cet accord, étend le cadre juridique unique du transport aérien entre l'Union européenne et les États-Unis à l'Islande et à la Norvège.

Je mesure bien les spécificités insulaires de l'Islande – pays auquel j'adresse mes amitiés en tant que président du groupe d'amitié France-Islande – et les particularités septentrionales de la Norvège. Je ne nie pas l'intérêt pour ces deux pays de la levée des restrictions sur les liaisons internationales. Mais le problème n'est pas ici l'extension de l'accord à l'Islande et à la Norvège : il réside dans le fond du texte. Celui-ci entérine, et donc aujourd'hui élargit, une libéralisation nocive et inefficace du trafic aérien engagée par l'Union européenne. Il favorise le dumping social, porte atteinte à la souveraineté de l'État et contribue au final à dégrader l'environnement.

Cet accord de transport aérien entre l'Union européenne et les États-Unis consacre des principes qui doivent être débattus : la levée des restrictions sur les liaisons internationales entre l'Union et les États-Unis ; la liberté de tarification des services aériens ; la limitation des subventions et aides d'État, au prétexte qu'elles fausseraient la concurrence « loyale » et équitable entre les compagnies de transport aérien.

Comme d'habitude lorsqu'on dérégule un secteur, la Commission européenne nous fait miroiter des bénéfices faramineux, en termes économiques et de création d'emplois. Mais à quel prix ?

Si c'est au prix du développement des compagnies *low cost* qui pratiquent une concurrence totalement déloyale, que vient de décrire mon collègue Hutin, et au prix d'un dumping social au sein des États et entre les États, alors c'est inacceptable. Souvenez-vous : en 2015, la compagnie *low cost* Ryanair était pointée du doigt. Certains de ses pilotes et de ses hôtesses de l'air étaient contraints de loger dans des campings ! Voilà l'absurdité et le traitement insupportable auxquels nous conduit la logique de compression des coûts à tout prix.

Écarter toujours plus les États pour accompagner la croissance de l'aérien, comme le veut le texte, c'est choisir un modèle économique qui n'est efficace ni pour la collectivité, ni pour les contribuables. Car cette augmentation du trafic se fait essentiellement par les compagnies *low cost*. Or, de l'aveu même de la Cour des Comptes – en 2008, c'est-à-dire au moment même où cet accord était signé – ces compagnies vampirisent les financements publics des collectivités territoriales qui essaient tant bien que mal de faire survivre leurs infrastructures. En d'autres termes, le développement d'un « tout avion » au rabais, socialement et économiquement, est malsain. Il est « chroniquement déficitaire » – ce sont les termes de la Cour des comptes – et ne survit que parce que le portefeuille des Français est forcé d'alimenter la machine.

En outre, ces largesses budgétaires accordées par les collectivités aux compagnies *low cost* frisent l'illégalité. On peut par exemple citer le cas d'une campagne marketing payée 1,4 million d'euros à une filiale de Ryanair par l'aéroport de Strasbourg. Le tribunal administratif a jugé qu'il n'y avait pas eu de réelle contrepartie commerciale à cette somme versée par un établissement public. Il s'agissait donc d'une subvention publique illégale. La Cour des comptes recommandait d'ailleurs d'améliorer le rôle de l'État régulateur et de se montrer plus ferme à l'égard des compagnies aériennes dans les contrats de régulation.

Par ailleurs, et dans un souci d'équilibre, ce projet impose alors une contrainte de réciprocité jusqu'alors inexistante : les compagnies américaines ne pourront être propriétaires majoritaires d'une compagnie européenne ni en assurer le contrôle effectif. Aussi curieux que cela puisse paraître, ce n'était pas le cas jusqu'ici ! On peut s'en satisfaire, mais on peut aussi se rendre compte que cela aurait dû être le cas depuis longtemps.

Malgré ces détails de mise en place d'une certaine réciprocité finalement assez anecdotique, nous ne pensons pas que cet accord puisse être bénéfique pour qui que ce soit, en tout cas ni pour la coopération internationale en matière de transport aérien, ni pour l'environnement. Je considère en effet que cet accord favorise l'essor du transport aérien sans aucune considération écologique. Il n'instaure aucune restriction relative au nombre de vols ni au type d'aéronef.

Et pourtant, l'Association internationale du transport aérien prévoit un doublement du nombre de passagers aériens dans le monde d'ici à 2035. Au regard du coût en carbone du transport aérien, c'est une mauvaise nouvelle pour la planète : il représente environ 20 % des émissions de carbone dans les transports, eux-mêmes premiers postes d'émission de CO₂. L'empreinte carbone par avion est beaucoup trop importante pour ne pas réguler les flux actuels.

Des solutions nouvelles doivent être trouvées pour répondre à cette croissance, et un tel accord ne peut faire abstraction de ce problème !

Ce projet de loi fait mine de reconnaître l'importance de la protection de l'environnement mais seulement si cela n'entrave pas l'exercice des droits prévus par l'accord. Nous devrions pourtant, d'urgence, inverser la priorité : c'est à l'économie de s'adapter à l'impératif écologique, et non l'inverse. Dimanche dernier, des températures de 30 degrés au-dessus de la normale saisonnière ont été observées au pôle Nord. Renversons la logique, c'est urgent !

La protection du climat passe après les considérations économiques et le respect de la concurrence dans l'accord, puisqu'il y est dit que « les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement » et que « lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord ».

Ainsi, si une partie estime que la protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation soulève des difficultés quant à l'application ou la mise en œuvre de l'accord, elle ne peut que s'en plaindre auprès d'un comité mis en place par l'accord. Je ne savais pas que le slogan « *Make our planet great again* » signifiait concrètement l'ouverture de bureaux des pleurs !

En poursuivant l'objectif de l'établissement d'une concurrence parfaite, cet accord participe d'une dérégulation totale. Dès le préambule, l'accord rappelle ainsi son objectif premier qui est de « promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques ».

Nous pensons au contraire que cette affaire est trop sérieuse pour que l'État en soit écarté. L'État doit évidemment intervenir et même être le principal acteur de la gestion du trafic aérien et de la protection de l'environnement. L'ouverture à la concurrence et la dérégulation totale voulues par ce texte sont parfaitement déraisonnables. Elles sont contraires à la logique de coopération et de respect de l'environnement.

Il faudrait faire tout l'inverse : renforcer la régulation étatique du trafic aérien et préserver le rôle de l'État dans la gestion des aéroports – contrairement aux projets de privatisation de plus en plus nombreux – notamment pour mieux protéger l'environnement, ce que le marché est incapable de faire.

La raison pour laquelle nous voterons contre ce projet de loi ne tient donc pas à son extension à l'Islande et à la Norvège, mais aux conditions économiques, écologiques et de concurrence dans lesquelles l'accord va s'appliquer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

M. Jean-Paul Lecoq. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente, madame la rapporteure, c'est un plaisir de pouvoir débattre de ce sujet-là. Puisque la commission qui a examiné ce projet de loi a également discuté du règlement de l'Assemblée et de la possibilité pour les groupes politiques de demander un débat en séance publique sur un traité, je souhaite que nous soyons unanimes pour défendre le maintien de ce droit tout au long de notre mandat.

M. Christian Hutin. Très bien !

M. Jean-Paul Lecoq. Ce projet de loi nous offre l'occasion de débattre des accords de libre-échange, et plus particulièrement de celui qui régit le ciel américano-européen depuis quelques années et que le groupe GDR s'appête à rejeter.

Le projet d'un tel accord date de juin 2003, lorsque l'Union européenne et les États-Unis ont reçu le mandat de lancer une négociation en vue d'un accord de transport aérien.

La première étape de la création de cet espace aérien unique a été signée en 2007 et appliquée, à titre provisoire, dès 2008 : à croire que quand il s'agit de gros sous, on ne s'embarrasse pas avec la démocratie ! Depuis, plusieurs étapes ont jalonné le parcours de ce texte : un protocole modifiant l'accord signé en 2010, et une modification en 2015 à la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne. Quinze ans donc : il aura fallu quinze ans pour que ce texte au service des multinationales de l'aviation civile termine sa course dans notre hémicycle.

Nous voterons contre cet accord, je le dis d'entrée de jeu, parce qu'il n'est pas possible pour des députés communistes et pour un groupe progressiste comme le nôtre d'accepter un tel accord tant sur la forme que sur le fond.

D'abord, sur la forme, demander à l'Assemblée nationale de ratifier un accord aussi idéologique est insupportable. Le préambule comporte à lui seul trois passages qui relèvent plus de la mythification du libre-échangisme que de l'écriture diplomatique dont nous avons l'habitude au sein de la

commission des affaires étrangères. Je tiens à les relire – Éric Coquerel l'a fait en partie – en séance publique pour que vous mesuriez l'incroyable parti pris de cet accord, qui m'a fait penser à cette célèbre phrase : « un jour, j'irai vivre en théorie, parce qu'en théorie, tout va bien. »

M. Éric Coquerel. C'est ça !

M. Jean-Paul Lecoq. Première citation : les États-Unis et l'Union européenne sont désireux de « promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques ».

Deuxième citation : les mêmes acteurs reconnaissent que « les aides d'État peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux » de l'accord.

Troisième citation : les parties signataires ont l'intention de « créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel ».

On nage selon moi en plein fantasme d'un économiste libéral acharné, fantasme incantatoire d'une main invisible qui viendrait placer mystérieusement, et de manière absolument parfaite, les choses et les hommes au bon moment, au bon endroit. Une perfection quasi théologique !

Sur la forme, il nous est donc impossible d'approuver un texte qui défend tout ce que nous rejetons : l'obsession de la non-intervention étatique et l'amour de la libéralisation à outrance, celle qui casse les salariés et la planète.

Le libre-échange n'apporte, loin de là, pas que du bonheur aux gens, et les normes votées par les représentants du peuple ne sont pas que des poids pour l'économie. Les règles que nos prédécesseurs ont votées et que nous proposons régulièrement portent sur la sécurité des travailleurs, sur les normes sanitaires, sur la sécurisation des parcours professionnels, sur la justice fiscale, ou encore sur l'égalité salariale entre hommes et femmes ainsi que sur la sécurité des usagers. Ces lois permettent aux citoyens, tantôt salariés tantôt consommateurs, de vivre dans un univers plus proche de notre devise républicaine, liberté, égalité, fraternité, qui nous rappelle que l'une ne peut aller sans les deux autres.

Nous ne votons pas les lois pour augmenter le poids sur les entreprises, nous les votons lorsque nous estimons qu'il faut rétablir quelque désordre. Il n'est donc pas possible de voter un tel texte.

Attention toutefois à ne pas m'opposer la caricature de l'opposant au libre-échange replié sur lui-même, populiste, voire xénophobe.

Le libre-échange n'est pas l'échange entre les peuples et n'a jamais rien eu à voir avec la culture de paix. Il repose sur la concurrence, il fait appel à l'égoïsme. Nous restons persuadés que, comme l'a dit un grand intellectuel américain, aucun égoïsme universel ne peut apporter le bien social à tous.

Les États aujourd'hui sont en concurrence avec des entreprises qui deviennent plus puissantes qu'eux. Les intérêts financiers nationaux sont devenus la seule et unique boussole, orientée à court terme par le monde de la finance.

Notre intérêt est différent, et intangible : pour nous, c'est l'humain d'abord. C'est la volonté de ne laisser personne sur le bord du chemin, et de produire tout en respectant au maximum la nature et notre planète.

Si nous sommes opposés à la mise en concurrence des salariés entre eux, nous devons admettre qu'il faudra une grande détermination pour que le monde revole sa copie, tant les grandes économies mondialisées sont imbriquées. Mais il le faudra car le libéralisme est la pire des choses pour vivre ensemble en paix dans le bonheur et sur une planète préservée.

Notre opposition à ce texte est une alerte. Elle indique notre volonté sans faille d'empêcher cette fuite en avant, et je vous invite à vous y associer, chers collègues.

Comment est-il possible dans un même texte d'annoncer que les parties signataires veulent promouvoir un système de transport aérien « soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques » tout en souhaitant maintenir un niveau exigeant de sécurité à bord des avions ?

La concurrence exacerbée poussera inévitablement les entreprises à rogner leurs marges. À notre époque, ce sont les actionnaires qui captent une immense partie des richesses produites sur cette planète. Il serait d'une grande naïveté de croire que ces derniers acceptent de limiter un peu leurs marges pour faire avancer l'entreprise. Ce sera bien évidemment le reste qui sera rogné : les conditions de sécurité pour les voyageurs et pour le personnel, la qualité du service ou encore celle des appareils.

Nous nous prononçons ainsi sur un texte rédigé au profit des détenteurs du capital et qui bénéficiera à eux seuls, à moins de croire au mythe présidentiel du premier de cordée, ou du ruissellement. Nous le savons tous, les salariés ne bénéficient que rarement des fruits de la croissance d'une entreprise à la même hauteur que les détenteurs du capital.

La grève la semaine dernière à Air France montre bien qu'il n'existe aucune corrélation entre la croissance des bénéfices d'une entreprise et l'augmentation des salaires. Nous le regrettons vivement, puisque les résultats d'une entreprise peuvent largement être attribués non pas à la gentillesse de ses actionnaires, mais aux efforts et au professionnalisme de ses salariés.

L'accord prévoit également une mise en concurrence accrue des acteurs du secteur. Cela signifie qu'il y aura du ménage – cela a commencé – et que seuls les acteurs les plus puissants gagneront la bataille. Une fois que ces quelques champions auront survécu, ils se contenteront de se partager le gâteau et le prix des billets remontera, la baisse étant pourtant la seule contrepartie à tous ces sacrifices. Le développement du secteur ne servira donc pas les voyageurs, mais bien les actionnaires.

Enfin, je tiens ici à évoquer le bilan écologique de l'aviation civile. Chaque année, ce secteur émet environ 2 à 3 % des émissions de CO₂ mondiales – son impact s'alourdit d'année en année du fait d'une croissance exponentielle. Il s'est engagé à geler ses émissions carbone à la fin de l'année 2016, mais à l'exclusion des vols intérieurs, lesquels comptent pour environ 40 % des émissions du secteur. Il faut donc continuer à travailler à des avions moins consommateurs d'énergie et développer les alternatives à l'avion, comme, par exemple, le rail. Le développement du rail, soutenu par des investissements dans les grandes lignes en France, facilitera les déplacements de longue distance et fera économiser à terme du CO₂. Il faudra donc limiter les vols intérieurs et favoriser le train, en faisant l'inverse de ce que vous vous apprêtez à faire en somme : protéger le statut des cheminots et celui de la SNCF.

Avec les accords de libéralisation, on nous fait systématiquement miroiter le bien-être pour pas cher, mais je reste persuadé que la qualité du service comme la sûreté des avions pâtiennent de ce genre d'accord. En effet, lorsque les dividendes sont la constante, tout le reste devient la variable.

Nous ne voterons donc pas cet accord de libre-échange, parce que nous ne sommes pas obsédés par le chiffre et la rentabilité: nous sommes obsédés par le bien-être de nos concitoyens, par leur sécurité et leur sûreté.

M. Éric Coquerel. Bravo!

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Rauch.

Mme Isabelle Rauch. Le projet de loi n° 375, qui est inscrit à notre ordre du jour de ce soir, vise à autoriser la ratification de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses États membres, l'Islande et le Royaume de Norvège.

Il a été adopté en première lecture par le Sénat le 9 novembre 2017 et notre commission des affaires étrangères l'a examiné le 31 janvier dernier, sur le rapport de Laurence Dumont. Ce projet de loi, qui avait été déposé au Sénat le 31 août 2016 par Jean-Marc Ayrault, alors ministre des affaires étrangères et du développement international, arrive donc au terme de son processus parlementaire de ratification après un cheminement long et sans doute nécessaire que je me dois de rappeler afin de remettre l'accord dans son contexte.

Les origines de cet accord: tel sera l'objet de mon propos avant les prises de parole de mes collègues qui porteront sur ses modalités et ses conséquences ainsi que sur les motivations politiques de notre vote.

Revenons, par conséquent, à l'objectif et à l'historique de ce projet de loi. Ce projet de loi a pour objet d'étendre à l'Islande et à la Norvège, comme s'il s'agissait de deux pays membres de l'Union européenne, un accord aérien dit accord de transport transatlantique ou encore accord « ciel ouvert », signé en avril 2007 entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis, d'autre part, auquel s'est ajouté un protocole complémentaire signé en juin 2010.

Il est intéressant de revenir sur cet accord de transport aérien transatlantique de 2007 car il nous renvoie aux arrêts dits de « ciel ouvert » de la Cour de justice de l'Union européenne datant de 2002 et relatifs à des accords bilatéraux concernant huit États membres de la Communauté européenne – Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne – et les États-Unis.

Par ces arrêts, la Cour de justice européenne contestait certaines dispositions des accords bilatéraux au motif qu'elles constituaient une entrave à la liberté d'établissement reconnue par les traités européens et qu'elles empiétaient sur la compétence communautaire.

C'est ainsi qu'en 2003, en se fondant sur ces arrêts, la Commission européenne a été invitée à négocier un accord avec les États-Unis visant à établir un espace aérien sans frontière avec l'Union européenne qui se substituerait aux accords bilatéraux de l'ensemble des États membres. Il faudra attendre 2007, après quatre années de négociations, pour que soit signé, les 25 et 30 avril, l'accord aérien transatlantique, mais à la condition que des négociations en vue d'une seconde étape soient menées pour poursuivre l'ouverture de l'accès au marché, clause qui aboutira à la signature d'un protocole le 24 juin 2010.

Mais, dès la conclusion de l'accord « ciel ouvert » en 2007, l'Islande et la Norvège ont souhaité en bénéficier, contrairement, par exemple, à la Suisse, qui, tout en étant dans une situation comparable de non-adhésion à l'Union européenne, continue de mener sa propre politique aérienne internationale sur la base d'accords bilatéraux.

Au demeurant, les candidatures de l'Islande et de la Norvège ont paru d'autant plus naturelles que ces deux pays appliquaient déjà, en tant que membres de l'Espace économique européen, l'ensemble des règles de l'Union européenne relatives au transport aérien et qu'ils appartenaient en outre à l'Association européenne de libre-échange. De plus, ils sont également signataires de l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, conclu en 2006, qui met en place un vaste marché couvrant les territoires des États membres de l'Union européenne, des États des Balkans occidentaux, de l'Islande et de la Norvège. Le présent accord d'extension prévoit que, pour l'application de l'accord de 2007, l'Islande et la Norvège sont considérées comme des pays membres de l'Union européenne et ont, par conséquent, les mêmes droits et les mêmes obligations que les États membres.

Le dispositif de l'accord qui nous est soumis comprend, outre le texte même de l'accord avec ses six articles, une annexe dédiée à des « dispositions spécifiques en ce qui concerne l'Islande et la Norvège » et une déclaration commune. Laissant à mes collègues le soin d'en parler plus en détail, je conclurai en insistant sur le fait que, après une si longue genèse, l'accord de transport aérien et le projet de loi de ratification qui nous sont soumis méritent toute notre attention, même si ce traité est de portée modeste, comme cela a été rappelé.

Le présent débat en séance publique permet l'expression de toutes les sensibilités. À l'issue de ce long processus de ratification, je vous invite, mes chers collègues, à voter pour ce traité. *(Applaudissements sur les bancs du groupe REM.)*

Mme Marielle de Sarnez, présidente de la commission des affaires étrangères. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Michel Fanget.

M. Michel Fanget. L'accord sur lequel il nous est proposé de statuer concerne une question importante: la politique aérienne de l'Union européenne. Il s'inscrit dans la continuité de l'accord dit « ciel ouvert » passé entre l'Union européenne et les États-Unis en 2007, puis amendé en 2010, dont la finalité était de libéraliser le trafic aérien transatlantique. Aujourd'hui, il s'agit non pas de réexaminer cet accord, mais seulement de statuer sur son élargissement à deux nouveaux partenaires, l'Islande et le Royaume de Norvège.

La principale conséquence du présent accord pour la France et ses partenaires européens sera donc d'autoriser formellement les compagnies aériennes des États membres à proposer librement des vols entre l'Islande ou la Norvège et les États-Unis et, réciproquement, les compagnies aériennes de ces deux pays à proposer des vols entre des aéroports de l'Union et les États-Unis. À la lecture de cet accord, il est légitime de s'interroger sur les conséquences qu'il pourrait avoir, notamment des points de vue écologique et concurrentiel.

Concernant l'analyse concurrentielle, il faut garder à l'esprit que l'entrée en vigueur de cet accord ne se traduira sans doute que marginalement par l'ouverture de nouvelles lignes, car les compagnies aériennes des pays concernés ont

d'ores et déjà la faculté d'exploiter des lignes aériennes avec les États-Unis, y compris depuis le sol de l'Union européenne, moyennant la création de filiales locales. En outre, l'enjeu économique pour notre pays ne devrait pas être de premier ordre, le poids démographique des deux pays concernés étant, on l'a dit, relativement modeste : nous parlons de 5 millions d'habitants pour la Norvège et de 330 000 pour l'Islande. Au regard des 830 millions d'habitants que compte l'ensemble formé par l'Union européenne et les États-Unis, les volumes en cause ne sont pas en mesure de dérégler les équilibres actuels, ni d'avoir de conséquences pour une compagnie telle qu'Air France.

Le deuxième sujet, ce sont les conséquences environnementales que peut avoir la mise en œuvre de tels accords. À la lecture des éléments fournis dans le rapport, dont nous avons débattu en commission, le transport aérien représenterait entre 2 et 5 % des émissions globales de gaz à effet de serre. Cela peut paraître peu, mais il s'agit, comme on l'a dit précédemment, du mode de transport le plus polluant par passager et par kilomètre parcouru. Il faut ainsi garder à l'esprit que le transport aérien représente un levier important sur lequel il convient d'agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les innovations technologiques jouent ici un rôle majeur, mais elles ne sont sans doute pas suffisantes : il nous faut aussi nous engager plus avant pour une meilleure régulation du trafic aérien à l'échelon européen et international, avec l'objectif, qui doit nous être commun, d'en réduire l'empreinte écologique. Nous appelons donc le Gouvernement et les autorités européennes à poursuivre leur effort de conviction au niveau international, effort qui a d'ailleurs déjà prouvé son efficacité, puisqu'il a convaincu l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'automne 2016, de doter le secteur de l'aviation d'un mécanisme universel et contraignant de maîtrise de ses émissions de dioxyde de carbone, ce qui est très encourageant.

Cela dit, le présent accord se limite à l'Islande et à la Norvège, deux pays de taille modeste. Les éventuelles nouvelles lignes que ces deux pays ouvriraient ne devraient pas avoir d'impact environnemental significatif. Il nous semble d'ailleurs important de souligner que la Norvège et l'Islande appliquent déjà des standards environnementaux très élevés. La Norvège, en particulier, joue un rôle important en matière de climat et d'environnement, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat, comme l'a d'ailleurs rappelé le Président de la République le 27 février dernier lors de la conférence de presse conjointe qu'il a tenue avec la Première ministre norvégienne.

Nous sommes bien évidemment soucieux des incidences négatives, notamment pour l'environnement, d'une trop forte libéralisation du trafic aérien, mais il semble qu'il y ait peu de craintes à avoir en l'espèce : en vertu de cet accord, l'Islande et la Norvège bénéficieront des mêmes droits et seront soumis aux mêmes obligations que les États membres pour l'exploitation des services de transport aérien avec les États-Unis. L'application de cet accord permettra donc de traiter, de façon uniforme et dans un cadre réglementaire harmonisé, l'ensemble des vols transatlantiques entre le territoire des États membres de l'Union européenne, de l'Islande et de la Norvège, d'une part, et le territoire américain, d'autre part. Outre les avantages économiques qu'elle présente, l'intégration de ces deux pays dans l'accord « ciel ouvert » participe du mouvement, positif de notre point de vue, de diffusion et d'application des standards européens.

Ce projet de loi a été adopté en commission, et nous ne voyons aucune raison substantielle de s'y opposer aujourd'hui. Le groupe du Mouvement démocrate et apparentés le votera donc, et je vous invite, mes chers collègues, à faire de même. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe REM.*)

Mme Marielle de Sarnez, présidente de la commission des affaires étrangères. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Paul Christophe.

M. Paul Christophe. Nous examinons le projet de loi autorisant la ratification de l'accord de transport aérien signé en juin 2011 entre l'Union européenne, les États-Unis, l'Islande et la Norvège. L'examen de ce type de texte technique est traditionnellement rapide, et la nature de celui-ci me permet d'ores et déjà de vous annoncer que le groupe UDI, Agir et indépendants votera pour son adoption.

Nous sommes aujourd'hui en présence d'un texte qui s'inscrit dans une continuité, dans un cadre général, celui de la politique aérienne extérieure de l'Union européenne, tout en ayant une portée beaucoup plus limitée, à savoir étendre un élément de cette politique à deux pays de l'Espace économique européen qui ont un poids démographique et économique modeste. En effet, avec ce nouvel accord, la Norvège et l'Islande bénéficieront des mêmes droits et seront soumis aux mêmes obligations que les États membres pour l'exploitation des services de transport aérien avec les États-Unis. C'est une façon d'étendre à ces deux pays, non-membres de l'Union européenne, certains bénéfices que celle-ci peut procurer.

La construction européenne a supposé, dès l'origine, une harmonisation des législations des États membres dans différents domaines. L'inclusion des États-Unis dans ce processus en matière de services aériens, en 2007, puis celle de l'Islande et de la Norvège, désormais, sont une preuve des relations cordiales que les États entretiennent avec l'Europe. Elles révèlent une volonté d'expansion économique de la part de chacune des parties.

Pour rappel, les États-Unis et l'Union européenne avaient signé, en 2007, un accord dit « ciel ouvert » qui a conduit à la reconnaissance par les États-Unis de la « nationalité européenne » de nos compagnies aériennes. Par ce biais, le nombre de vols n'est plus soumis à des restrictions, les prix sont fixés en fonction du marché et les compagnies peuvent signer des accords de coopération. Cet accord, qui s'est substitué aux anciens accords bilatéraux entre les pays européens et les États-Unis, a permis de libéraliser le transport aérien transatlantique entre l'Union et les États-Unis.

Dès 2007, l'Islande et la Norvège ont fait part de leur intention d'adhérer à l'accord « ciel ouvert ». Par la suite, en novembre 2010, le comité mixte compétent a établi une proposition d'accord d'extension. Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui vise à autoriser la ratification de cet accord. Le but est donc d'ouvrir le traité « ciel ouvert » à deux nouveaux États, l'Islande et la Norvège, pays européens qui ne font toutefois pas partie de l'Union européenne.

L'élargissement prévu par cet accord est bénéfique pour l'Union européenne non seulement d'un point de vue économique, mais aussi du point de vue de son influence économique et de celle de ses normes. L'application du présent accord permettra de poursuivre la libéralisation des services aériens transatlantiques commencée en 2007. La principale conséquence de l'accord sera d'autoriser formellement les compagnies aériennes des États membres à proposer librement des vols entre l'Islande ou la Norvège et les États-Unis

et, réciproquement, les compagnies aériennes de ces deux pays à proposer des vols entre des aéroports de l'Union et les États-Unis.

J'en viens aux doutes que certains pourraient avoir concernant ce projet d'extension à deux nouveaux pays, notamment au sujet d'une éventuelle augmentation du nombre de vols.

Tout d'abord, l'accord « ciel ouvert » ne semble pas avoir eu un effet considérable sur le trafic aérien transatlantique : le trafic entre l'Union européenne et les États-Unis est passé de 52,13 millions de passagers en 2007 à 56,65 millions en 2016, soit une progression inférieure à 9 % ; dans le même temps, le trafic entre la France et les États-Unis est passé quant à lui de 6,2 à 7,21 millions de passagers. Ces évolutions modérées s'expliquent sans doute par deux facteurs : le degré déjà élevé de développement et de libéralisation du transport aérien transatlantique avant l'entrée en vigueur de l'accord et, pour une part, l'impact de la crise financière de 2008.

Ensuite, le poids démographique et économique des deux nouveaux adhérents à l'accord « ciel ouvert » euro-américain est relativement modeste : la Norvège compte 5,2 millions d'habitants et l'Islande 330 000, alors que l'ensemble formé par l'Union européenne et les États-Unis en compte plus de 830 millions. De plus, ces deux nouveaux adhérents, membres de l'Espace économique européen, appliquent déjà l'ensemble de la réglementation européenne afférente au secteur du transport aérien et, plus généralement, des standards sociaux et environnementaux élevés.

Pour toutes ces raisons, si l'on pense aux conséquences du développement du trafic aérien, l'impact tant économique que social ou environnemental de l'accord devrait être limité. Il nous appartiendra de rester mobilisés sur cette question.

Par ailleurs, l'extension de l'accord de transport aérien de 2007 modifié ne devrait poser aucun problème dans la mesure où l'Islande et la Norvège apparaissent comme des candidats naturels à celle-ci. Membres de l'Espace économique européen, elles appliquent déjà, je l'ai dit, l'ensemble des règles de l'Union européenne relatives au transport aérien.

L'Union européenne a tout à gagner à conclure des accords avec des pays qui pourraient devenir de futurs membres. La multiplication des partenariats avec ces deux pays, en imposant les mêmes termes et conditions à chacun, facilitera grandement leur éventuelle intégration. Ajoutons que ces deux pays économiquement stables et relativement puissants sont des atouts majeurs, à plus forte raison depuis le départ du Royaume-Uni. Le présent accord s'inscrit donc, malgré tout, dans une certaine logique d'intégration des deux pays à l'Union européenne. Déjà quelque peu intégrées à l'Union, l'Islande et la Norvège peuvent tirer certains avantages de leur adhésion à l'accord « ciel ouvert », qui renforcera la coopération et facilitera, à terme, une possible nouvelle candidature.

D'autre part, il s'agit, dans la continuité, d'établir des relations économiques entre l'Union européenne et d'autres grandes puissances. En 2007 déjà, la simple mise en place de l'accord, dans un premier temps, avec les États-Unis, deuxième puissance économique mondiale, ne pouvait être que bénéfique. Désormais, l'inclusion de l'Islande et de la Norvège ouvre de nouvelles possibilités et vient consolider l'accord. Ce cadre normatif permet le développement des vols entre toutes les parties, avec les mêmes avantages et les mêmes contraintes. Cette base à partir de laquelle les pays signataires doivent évoluer permet à chaque pays de faciliter

les échanges et de libéraliser le marché, ce qui se traduit par un accroissement des échanges économiques dans ce domaine.

Enfin, cet accord à quatre sera tout aussi bénéfique pour les États-Unis : il leur permettra de profiter des avantages des échanges avec l'Union européenne. Ces deux blocs économiques importants entretiennent leurs relations économiques et diplomatiques. À travers cet accord, ils élargissent les domaines de partenariat et mettent en place un certain cadre aérien fondé sur des exigences communes. Cette coopération est, encore une fois, la preuve de relations stables, dont chacun peut tirer profit.

Pour toutes ces raisons, il nous semble nécessaire de valider cet accord et de continuer à multiplier les partenariats, d'une part avec des pays extérieurs à l'Union européenne, afin de renforcer son poids diplomatique, et, d'autre part, avec des pays européens, qui pourraient possiblement intégrer l'union politique et économique.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Clapot.

Mme Mireille Clapot. Permettez-moi, à quelques heures de la journée des droits des femmes, de dédier cette intervention à des aviatrices françaises, dont le nom est sans doute rarement évoqué ici.

M. Jean-Paul Lecoq. Ah ! Hélène Boucher ?

Mme Mireille Clapot. Gagné ! Mais d'abord Maryse Bastié, qui a battu le record international de la distance parcourue ; Hélène Boucher donc, une des meilleures aviatrices acrobates, féministe ; Jacqueline Auriol, première femme pilote d'essai. Et d'autres : Adrienne Bolland et Caroline Aigle, trop tôt disparue, malheureusement.

Mais venons-en au fait. Compte tenu des liens que l'Islande et la Norvège entretiennent avec l'Union européenne, ces deux pays apparaissent comme des candidats naturels à l'extension de l'accord de transport aérien transatlantique de 2007.

En effet, la Norvège est l'un des partenaires les plus proches de l'Union européenne et celle-ci est le premier partenaire commercial de la Norvège. L'Islande, quant à elle, a rejoint l'espace Schengen, dont elle applique la convention depuis 2001. Toutes deux sont membres de l'Association européenne de libre-échange et de l'Espace économique européen. En cette dernière qualité, Islande et Norvège appliquent l'ensemble de la réglementation européenne afférente au secteur du transport aérien. Les transporteurs aériens de ces deux pays sont considérés, à l'égard du seul marché intérieur, comme des transporteurs européens et bénéficient donc des mêmes droits.

En outre, ces deux pays sont également signataires de l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu en 2006, qui met en place un vaste marché couvrant le territoire des États membres de l'Union européenne, des États des Balkans occidentaux, de l'Islande et de la Norvège.

Le présent accord d'extension prévoit que, pour l'application de l'accord de 2007, Islande et Norvège sont considérées comme des pays membres de l'Union européenne et ont donc les mêmes droits et les mêmes obligations que les États membres.

Les transporteurs aériens européens, islandais et norvégiens, comme leurs homologues américains, pourront dorénavant proposer des services entre n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne, en Islande et en Norvège, et n'importe quel aéroport américain.

Si l'extension à l'Islande et à la Norvège de l'accord de 2007 ouvre de nouveaux marchés, l'intérêt de ces derniers est cependant limité pour les compagnies aériennes régulières de l'Union européenne. En effet, comme l'a signalé la présidente Marielle de Sarnez, l'Islande et la Norvège offrent peu d'opportunités en raison de leur faible population et de l'existence dans ces deux pays de transporteurs aériens solides. L'Islande en dispose en effet d'Icelandair et de la compagnie à bas coûts WOW air ; et la Norvège, du transporteur aérien régulier traditionnel SAS et de la compagnie à bas coûts Norwegian.

En revanche, l'accord d'extension ouvre aux transporteurs aériens de ces deux pays un marché européen de 500 millions de consommateurs potentiels. Son impact économique devrait cependant être limité dans la mesure où la compagnie Norwegian a déjà développé un réseau de liaisons transatlantiques au départ de plusieurs États membres. En outre, elle a créé deux filiales dans l'Union européenne, l'une en Irlande, l'autre au Royaume-Uni.

Par ailleurs, en matière d'investissements, le présent accord d'extension permettra à des intérêts européens d'investir dans des compagnies aériennes islandaises et norvégiennes sans perdre pour autant les droits de trafic sur les marchés transatlantiques. De cette façon, les Européens bénéficieront de la réciprocité en termes de possibilités d'investissement dans les transporteurs aériens de ces deux pays.

L'accord étend à l'Islande et à la Norvège les dispositions relatives à l'environnement de l'accord de transport aérien modifié par le protocole. Ces dispositions affirment l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Elles confirment l'engagement d'appliquer le principe de l'approche équilibrée pour définir d'éventuelles restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports. Elles prévoient enfin de renforcer la coopération dans le but de traiter l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement, comme l'a mentionné la rapporteure.

L'extension de ces dispositions aux services aériens transatlantiques entre l'Islande et la Norvège et les États-Unis est donc positive et renforce la position de l'Union européenne dans son approche environnementale. Par conséquent, notre groupe soutient le projet de loi.

Je terminerai tout naturellement en citant deux aviatrices norvégiennes, en écho aux trois françaises que j'ai mentionnées au début de mon propos : Gidsken Jakobsen, une des pionnières, et Mette Grøtteland, première femme pilote de chasse norvégienne. Vos applaudissements seront pour ces femmes d'exception, pionnières de l'aviation. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. Sur l'article unique projet de loi, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

M. Jean-Paul Lecoq. On pourra vérifier qu'un membre de notre groupe a participé au scrutin !

M. le président. La parole est à M. Ludovic Mendes.

M. Ludovic Mendes. L'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses États membres, l'Islande et le Royaume de Norvège a été signé en juin 2011. Cet accord a pour objet d'étendre à l'Islande et

à la Norvège, comme si elles étaient des membres à part entière de l'Union européenne, l'accord de transport aérien signé les 25 et 30 avril 2007.

Ce nouvel accord maintient le caractère bilatéral du précédent accord de 2007, puisque l'Union européenne, ses États membres, l'Islande et la Norvège devront s'exprimer d'une seule voix. L'accord de 2007, qui lie l'Union européenne, ses États membres et les États-Unis, a fixé le cadre juridique unique pour le transport aérien entre le territoire des États membres de l'Union européenne et le territoire des États-Unis.

Afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations de deux côtés de l'Atlantique, la possibilité a été ouverte d'étendre cet accord à des pays tiers. L'Islande et la Norvège ont fait connaître leur intérêt dès 2007.

Comme le rappelle l'étude d'impact, la Norvège et l'Islande constituaient des candidats logiques et attendus à l'intégration de cet accord. Les deux pays appliquent l'ensemble des règles communautaires au transport aérien. Leurs transporteurs aériens sont considérés au regard du marché intérieur, auquel ils ont un accès sans restriction, comme des entreprises de transport aérien de l'Union européenne. Ils sont également partie de l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, conclu en 2006, qui met en place un vaste marché couvrant le territoire des États membres de l'Union européenne, des États des Balkans occidentaux, de l'Islande et de la Norvège.

Cet accord harmonise le cadre commercial et renforce la cohérence du cadre réglementaire pour le transport aérien, l'Islande et la Norvège étant considérées comme des États membres de l'Union européenne pour l'application de cette disposition. Dans ce cadre, l'Islande et la Norvège bénéficieront des mêmes droits et seront soumises aux mêmes obligations que les États membres.

L'accord de 2007 n'a eu que peu d'effet sur un marché déjà ouvert et fortement concurrentiel. Entre 2007 et 2016, le trafic passagers entre l'Union européenne à vingt-sept et les États-Unis est passé de 52 millions de passagers à seulement 56 millions, soit une progression d'environ 9 %. L'extension de l'accord à la Norvège et à l'Islande devrait donc avoir des conséquences limitées, eu égard d'une part au niveau de trafic entre ces pays et les États-Unis, et d'autre part à leur modèle économique, davantage orienté vers une politique de plateforme de correspondances que vers des liaisons de point à point.

À la date du 26 janvier 2018, quinze États ont ratifié l'accord : Chypre, l'Estonie, l'Espagne, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique et la Slovénie.

Comme établi par l'article 5 de l'accord de 2011, celui-ci s'applique à titre provisoire. Pour rappel, l'accord de 2007, comme le protocole de 2010, est encore appliqué à titre provisoire.

Le projet de loi autorisant la ratification de l'accord de 2011 a été adopté par le Sénat en première lecture le 9 novembre 2017. L'accord de 2007 libéralise les services aériens transatlantiques en prévoyant une ouverture totale des liaisons transatlantiques aux compagnies aériennes européennes et américaines.

Il permet principalement aux transporteurs aériens européens et américains d'exploiter librement les routes internationales entre l'Union européenne et les États-Unis, et les

routes au-delà de l'Union européenne et des États-Unis vers des pays tiers, sans aucune limitation sur le nombre de routes, sur la fréquence de service et sur la capacité des appareils. Dans le domaine du fret, il les autorise à exploiter des routes déconnectées de leur territoire d'origine.

Afin d'adapter l'accord de 2007 et le protocole de 2010, l'accord de 2011 précise les modalités de participation de l'Islande et de la Norvège au comité mixte institué par l'accord de transport aérien modifié par ce protocole, ces deux États étant déjà associés de manière informelle aux réunions du comité mixte.

L'accord de 2011 établit également les modalités relatives aux procédures d'arbitrage ou à la suspension de droits de trafic, et précise que l'Islande et la Norvège bénéficient de l'ensemble des droits et sont soumises à l'ensemble des obligations des États membres.

Les transporteurs aériens européens, islandais et norvégiens, comme leurs homologues américains, pourront dorénavant proposer des services entre n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne, en Islande et en Norvège, et n'importe quel aéroport américain. C'est une véritable avancée pour l'Union européenne sur le territoire américain.

En matière d'investissement, l'accord de transport aérien a déjà prévu la possibilité pour des investisseurs islandais ou norvégiens de détenir et de contrôler une entreprise de transport aérien de l'Union européenne. En revanche, l'accord confortera la possibilité pour les intérêts européens d'investir dans des compagnies aériennes islandaises et norvégiennes, en écartant le risque de perdre des droits de trafic sur les marchés transatlantiques.

Le renforcement de la cohérence du cadre juridique du transport aérien transatlantique permis par l'accord concerne des domaines essentiels du transport aérien comme la sécurité et la sûreté aérienne, la concurrence, les subventions et aides d'État, l'environnement, la protection des consommateurs et les droits de douane et de taxe. *(Applaudissements sur les bancs du groupe REM.)*

M. le président. La discussion générale est close.

DISCUSSION DES ARTICLES

M. le président. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, l'article unique du projet de loi.

Article unique

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE

M. le président. Je mets aux voix l'article unique.

M. Jean-Paul Lecoq. Aucun député du groupe LR n'est présent dans l'hémicycle!

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	36
Nombre de suffrages exprimés	36
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	34
contre	2

(L'article unique est adopté, ainsi que l'ensemble du projet de loi.) (Applaudissements sur les bancs du groupe REM.)

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part ;

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'extradition signée le 2 mai 2007 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'État des Émirats arabes unis ;

Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des Comores.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 7 mars 2018 à zéro heure trente.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY