

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

275^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du vendredi 14 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. HUGUES RENSON

1. Mobilités (p. 5984)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5984)

Article 38 (*suite*) (p. 5984)

M. Jean-Paul Lecoq

M. Jean-Marc Zulesi

Amendements n^{os} 2008, 2474

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n^o 2472

Amendements n^{os} 2473, 2015, 2890

Après l'article 38 (p. 5988)

Amendements n^{os} 2020, 2475, 3406

Article 38 bis A (p. 5990)

Amendement n^o 2858, deuxième rectification

Après l'article 38 bis A (p. 5990)

Amendement n^o 3594

Article 38 bis (p. 5990)

Amendement n^o 2023 et 2476

Amendements n^{os} 2555 rectifié, 3128 rectifié

Article 38 ter (p. 5991)

Après l'article 38 ter (p. 5991)

Amendements indentiques n^{os} 2902 rectifié, 3593 rectifié (sous-amendement)

Amendements n^{os} 2578 rectifié, 3206 rectifié

Amendements n^{os} 3184, 3354

Article 39 (p. 5992)

Amendements n^{os} 2029, 2483, 3380, 2032, 3064, 2477, 2478

Amendement n^o 2479

Amendement n^o 2480

Amendements n^{os} 3026, 3325, 3358

Amendement n^o 3471

Amendement n^o 1902

Amendement n^o 2481

Amendement n^o 1899

Amendements n^{os} 1896, 3381

Amendement n^o 3042

Amendement n^o 2482

Amendements n^{os} 3074, 3359, 2859

Amendements n^{os} 2824, 1786

Amendement n^o 1893

Après l'article 39 (p. 5996)

Amendements n^{os} 3123, 1466, 3456, 3120

Article 40 (p. 5997)

Amendements n^{os} 2036, 3459

Amendement n^o 758 et 759

Amendement n^o 2057

Amendement n^o 2046 et 2049

Après l'article 40 (p. 5999)

Amendement n^o 3106

Article 40 bis (p. 5999)

Amendement n^o 2077

Après l'article 40 bis (p. 5999)

Amendements n^{os} 2596, 1630, 1636, 2258, 2260, 2259

Amendements n^{os} 1230 et 1229, 2261, 96

Suspension et reprise de la séance (p. 6002)

Article 40 ter A (p. 6002)

Amendement n^o 2084

Amendement n^o 1891

Article 40 ter B (p. 6003)

Amendement n^o 2090

Article 40 ter C (p. 6003)

Amendement n^o 1890

Article 40 ter D (p. 6003)

Article 40 ter (p. 6003)

Article 41 (p. 6003)

Amendement n^o 2592

Amendement n^o 1887

Article 42 (p. 6003)

Article 43 (p. 6003)

Amendement n^o 2091

Article 43 bis (p. 6004)
Amendement n° 1884

Article 44 (p. 6004)

Article 44 bis (p. 6004)
Amendements n° 1711, 1968

Après l'article 44 bis (p. 6004)
Amendements n° 1969, 1640

Article 45 (p. 6005)
Amendement n° 1883

Article 46 (p. 6005)
Amendement n° 2267 rectifié

Article 46 bis (p. 6005)
Amendements n° 2140, 2484, 2257 rectifié, 3091 rectifié, 3486 rectifié, 3487

Après l'article 46 bis (p. 6006)
Amendement n° 2604

Article 47 (p. 6006)
Amendement n° 2153

Article 48 (p. 6006)
Amendement n° 2158
Amendements n° 2485, 2272

Article 49 (p. 6007)
Amendement n° 2169

Article 49 *bis* (p. 6007)
Amendement n° 1060

Article 50 (p. 6007)
Amendements n° 2174, 2486

Après l'article 50 (p. 6007)
Amendement n° 1477 rectifié
Amendement n° 2863 et 2827
Amendement n° 3 rectifié

Rappel au règlement (p. 6008)
Mme Delphine Batho

Après l'article 50 (*suite*) (p. 6008)
Amendements n° 2845, 2488
Amendements n° 2487, 2656

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendement n° 3118 rectifié

Article 51 (p. 6009)

Amendements n° 2179, 3293, 2957

Article 52 (p. 6010)

Amendement n° 1880, 1878, 1876 rectifié et 1877

Après l'article 52 (p. 6010)

Amendements n° 3356, 1709, 1541, 2567

Amendements n° 45, 3343, 50, 97

Amendement n° 1113

Amendement n° 2731 et 3455

Amendements n° 2607, 176

Amendement n° 1019

Amendements n° 182, 2663, 197, 2664, 2665, 1824, 766

Amendement n° 212

Amendements n° 1668, 3460, 3260, 1909, 3808 (sous-amendement), 2855, 696, 781, 782, 1022

Amendements n° 1023, 1024, 2561

Amendements n° 1922, 1675, 2662, 1731, 3591 (sous-amendement)

Amendement n° 2135

Amendements n° 1931, 2068, 3606 (sous-amendement)

Amendements n° 2154, 2268, 2283

Amendement n° 2387, 2388, 2395

Amendements n° 2427, 2630, 3200

Amendements n° 2428, 2652, 2438, 2457, 2500

Amendements n° 2621, 2647

Amendements n° 2669, 2579, 3607 (sous-amendement)

Amendements n° 3505, 2597, 2690, 2812, 2821

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendement n° 3176

Amendement n° 3285

Amendements n° 3318, 3507

Titre (p. 6023)

Amendement n° 2620 et 1121

Mme Élisabeth Borne, ministre

Mme Zivka Park, rapporteure

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6024)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

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

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'intervention de M. Jean-Paul Lecoq à l'article 38.

Article 38 *(suite)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, que je suis heureux de retrouver.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce bonheur est partagé.

Avant de commencer l'examen de cet article, où nous aurons l'occasion d'exprimer notre opposition à la mise en concurrence du réseau historique de la RATP – en premier lieu, des lignes de bus – je tiens à évoquer la situation rencontrée par certains militants syndicaux.

Madame la ministre, vous tentez de nous rassurer sur le futur cadre social en promettant des garanties pour les personnels des opérateurs, mais le processus de transition a déjà très mal commencé. Votre successeur à la direction générale de la RATP, Mme Catherine Guillouard, chapeaute une politique marquée par la remise en cause des acquis, par une répression antisyndicale redoublée.

C'est ainsi que deux dirigeants de la CGT RATP, MM. Cemil Kaygisiz et Michaël Libouton, délégués au dépôt de la Croix-Nivert, se sont vus notifier leur convocation au conseil de discipline, le 19 juin prochain, avec menace directe de révocation. Il s'agit d'agents actifs à la régie depuis quinze et dix ans, et pères de jeunes enfants.

Au fond, il leur est reproché d'exercer leur mission syndicale, c'est-à-dire de défendre au jour le jour leurs collègues pour faire respecter leurs droits et les informer sur les menaces que la mise en concurrence fait peser sur le service public, sur l'avenir de l'entreprise nationale RATP, sur les statuts de la Régie et des personnels.

Contre ces militants syndicaux, les cadres dirigeants de la RATP ont inventé un grief inexistant en droit, celui de « harcèlement moral d'ambiance ». Ce grief surprend d'autant plus que cette même direction a été condamnée à plusieurs reprises par les prud'hommes, notamment pour fait de harcèlement à l'encontre d'une salariée en situation d'inaptitude, refus d'appliquer le droit en matière de prérogatives des élus du personnel ou en matière de droit d'alerte.

Une autre expression en vogue prend corps étrangement à la Régie : le « dialogue social ». La convocation en entretien disciplinaire local, le 21 mai, des deux militants a soulevé une vague de solidarité parmi les collègues. Elle s'est traduite par une grève importante et un rassemblement de 200 machinistes, ouvriers, militants syndicaux.

À leur demande d'échange, de dialogue avec la direction du dépôt, celle-ci a répondu, vous le savez, par vingt cars de CRS armés jusqu'aux dents, qui ont expulsé les agents du service public de leur propre lieu de travail, avec entrave constatée aux droits des représentants syndicaux.

Depuis le début de cette semaine, déjà 2 000 pétitions ont été signées à la RATP et également, par solidarité, à la SNCF. Un rassemblement est prévu le mercredi 19 juin devant le conseil de discipline de la RATP. La situation infligée à Cemil Kaygisiz et à Michaël Libouton indigné, inquiète et mobilise.

Comme vous le voyez, le projet de loi d'orientation des mobilités ne se discute pas uniquement dans notre hémicycle – et heureusement, puisque les personnes concernées ont le droit, le devoir d'en débattre avec leurs collègues –, mais elle s'impose déjà sous la menace, les pressions, la répression, l'entrave à l'activité syndicale.

Nous vous demandons solennellement d'intervenir dans ces cas précis – mais qui sont emblématiques – dans le sens du dialogue social dont vous vous prévaluez, comme le Premier ministre, depuis le début de nos discussions sur les conditions de travail, en particulier à la RATP. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

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

M. Jean-Marc Zulesi. De quoi nous apprêtons-nous à parler ? Il s'agit avant tout de permettre à la RATP de s'adapter au droit européen, qui prévoit la mise en concurrence de l'exploitation des réseaux de la RATP à compter du 31 décembre 2024 pour les bus.

Mme Mathilde Panot. Votre argumentaire n'est pas très convaincant !

M. Jean-Marc Zulesi. Ma chère collègue, je n'ai pas interrompu M. Mélenchon, mais je l'ai écouté avec attention. Faites de même, je vous prie.

Cette réforme a été préparée et nous en sommes fiers. Nous sommes fiers de ce qu'est la RATP...

Mme Mathilde Panot. On ne dirait pas !

M. Jean-Marc Zulesi. ...à qui nous permettons de filialiser et d'étendre son activité. La RATP, c'est évidemment le métro parisien, les bus, mais on oublie souvent qu'elle est présente sur l'ensemble du territoire français et internationalement. Implanté dans quatorze pays, sur quatre continents, le groupe RATP est l'un des leaders mondiaux de la mobilité urbaine, exploitant métros, trains, trams, bus et même navettes maritimes. La filiale RATP réalise ainsi 1,2 milliard de chiffre d'affaires.

C'est donc une entreprise internationale, leader dans son secteur, et qui a vocation à croître, en France et à l'étranger. C'est ce que nous facilitons avec les articles 38 et 39.

Pour que la RATP soit compétitive face à ses concurrents, nous lui permettons de s'adapter en engageant une réforme de son cadre social. Ce sera notamment le cas à l'article 39. Je tiens à souligner l'important travail mené par le Gouvernement, par vous, madame la ministre, par la RATP et les syndicats dans la préparation de cette réforme.

L'article 38 a été longuement négocié et, me semble-t-il, il satisfait l'ensemble des acteurs, y compris les représentants syndicaux des travailleurs de cette belle entreprise. Ce nouveau cadre social prévoit notamment des règles de transferts automatiques des salariés en cas de changement d'exploitation du réseau. Je tiens à rassurer quant aux garanties sociales apportées : ainsi, en cas de transfert, la loi prévoit-elle pour l'ensemble des salariés statutaires et contractuels de la RATP une obligation d'information individuelle des salariés concernés, le maintien des conventions et accords collectifs applicables – à l'exception du statut –, le maintien d'un niveau de rémunération au moins équivalent en cas de transfert, le maintien de la garantie de l'emploi, le maintien du régime spécial de sécurité sociale pour les salariés et leurs ayants droit et, enfin, le maintien des avantages en nature tels que l'accès aux centres de santé de la RATP. Enfin, nous permettons la création d'un cadre social territorialisé pour l'activité de la RATP en Île-de-France.

Cette réforme, je crois, est équilibrée, intelligente et consensuelle, ce qui est un grand avantage. Dans l'intérêt des salariés, de la RATP, de l'entreprise mais, surtout, des usagers, nous pouvons nous féliciter du contenu des articles à venir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements de suppression, n^{os} 2008 et 2474.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n^o 2008.

Mme Mathilde Panot. Je note que personne n'a répondu à la question posée tout à l'heure par le président Mélenchon : pourquoi ouvrez-vous à la concurrence les bus de la RATP ?

La première raison que vous invoquez est la réponse aux directives de l'Union européenne. Excusez-moi, mais ce n'est pas extrêmement convaincant !

Ensuite, vous mettez en avant des acquis salariaux qui demeureraient, mais mon collègue Lecoq a bien montré qu'une telle ouverture à la concurrence se fait toujours au détriment des salariés, qui plus est en exerçant une répression massive de ceux d'entre eux qui oseraient informer, prévenir, alerter sur ce qui va se passer.

Vous mettez en avant un certain nombre de « maintiens » en dehors du statut. Mais c'est toute la question ! Est-il maintenu, lui ?

Un dogme règne dans l'Union européenne et notre Parlement : l'ouverture à la concurrence serait équilibrée, intelligente, compétitive. Quel est le bilan des ouvertures à la concurrence déjà réalisées ? Jean-Luc Mélenchon, tout à l'heure, en a mentionné plusieurs.

Le prix ? C'est toujours catastrophique. Dites aux Françaises et aux Français ce qui s'est passé avec les autoroutes ! Une augmentation des tarifs de 20 %. Parlez-leur de l'ouverture à la concurrence, notamment dans le secteur de l'électricité : depuis 2007, l'augmentation des tarifs est de 50 % ! Même chose pour le gaz : plus 36 % sur la même période ! Et on pourrait continuer ! Il est faux de prétendre que la concurrence du privé fait baisser les prix.

L'efficacité ? Voilà un autre grand mythe ! Ce n'est absolument pas le cas. Regardez ce qui s'est passé avec le fret ferroviaire : vous avez remis 40 % de camions de plus sur les routes tout en diminuant le nombre de marchandises transportées par train. Je ne vois pas où est l'efficacité !

D'abord, vous faites dysfonctionner le réseau public – c'est la meilleure manière de le faire fermer –, puis vous procédez à l'ouverture à la concurrence en disant qu'elle améliorera les choses et, finalement, comme cela a été dit tout à l'heure, ce sont seulement les plus aisés qui, dans notre pays, parviennent à s'en sortir grâce à des solutions alternatives et en payant des tarifs élevés. Un certain nombre de personnes, toujours les plus pauvres, sont ainsi exclues des réseaux.

Enfin, nous sommes à un moment particulier de notre histoire. Selon le GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, nous avons douze ans pour agir en matière d'écologie. Si nous continuons à faire de l'ouverture à la concurrence un dogme à tout va, nous allons droit dans le mur. Non ! Il faut un État planificateur, qui organise les choses, qui fasse en sorte que les gens prennent moins leur voiture. Avec des réseaux de bus et de transports publics trop chers ou vendus à la concurrence – comme les « cars Macron », concurrents du train – que se passe-t-il ? Les « cars Macron » tournent la plupart du temps à moitié vides, ils polluent énormément et nombre de personnes se sont rabattues sur la voiture, les trains dysfonctionnant. C'est rigoureusement le contraire de ce qu'il faudrait faire si l'on voulait répondre aux enjeux démocratiques, sociaux et écologiques de notre époque. Nous nous opposons donc fermement à cet article.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 2474.

M. Jean-Paul Lecoq. J'apprécie beaucoup la première partie de l'intervention du député Zulesi, où il a mis en avant la qualité de la RATP. Oui, la RATP est une grande et belle entreprise nationalement et internationalement connue ! Si elle peut défendre des projets à l'international, c'est grâce à tous ses salariés. Si elle rayonne à l'international, c'est grâce à la façon dont elle a fonctionné, accepté des mutations, accompagné les évolutions technologiques ! C'est ce bijou

que l'on est en train de briser, comme ce fut le cas avec EDF, la SNCF, France Télécom ! Ces grandes entreprises ont rayonné à l'international grâce à la compétence technologique française, et celle-ci n'a été possible que par le statut de leurs salariés.

Mme Mathilde Panot. Évidemment !

M. Jean-Paul Lecoq. Le seul objectif à quoi tendait toute leur énergie : l'intérêt de l'entreprise, et non penser à chaque fin de mois ce qu'il en sera du mois suivant. Lorsqu'on est protégé, on peut donner toute son énergie dans l'intérêt de l'entreprise, comme tous ceux qui sont sous statut : ils peuvent donner toute leur énergie pour leur entreprise.

C'est cela que remet en cause cet article 38. C'est pourquoi nous nous y opposons avec force.

Nous savons, par ailleurs, que la présidente de la région Île-de-France a pris le parti d'imposer dans chaque appel d'offres d'Île-de-France Mobilités la création d'une société dédiée, interdisant ainsi à l'EPIC RATP d'exploiter ces lignes. C'est scandaleux ! Le Gouvernement pouvait empêcher cette évolution et garantir l'unité des réseaux, gage d'une exploitation cohérente. Il a fait le choix inverse, en autorisant la RATP à créer des filiales en Île-de-France pour exploiter des lignes. Nous ne pouvons que nous opposer à ce travail de « défaisance » du service public. C'est pourquoi nous vous proposons de supprimer l'article 38.

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

Mme Zivka Park, *rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* L'avis de la commission ne peut être que défavorable à ces amendements de suppression. En effet, l'article 38 permet de développer les filiales pour répondre aux appels d'offres qu'Île-de-France Mobilités va lancer dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. En supprimant cet article, on empêcherait donc la RATP de poursuivre ses activités.

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.* Il y a un point sur lequel nous pouvons tous nous accorder : la RATP est une entreprise exceptionnelle. Elle est, selon moi, l'un des meilleurs opérateurs de transport public au monde, et je veux saluer la compétence et l'engagement de ses agents.

Je ne répondrai pas à M. Mélenchon dont je ne suis pas certaine d'avoir suivi toutes les étapes du raisonnement.

Mme Zivka Park, *rapporteure.* Il n'est plus là !

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Au demeurant, comme le fait remarquer Mme la rapporteure, il n'est plus là.

Mais je ne peux pas accepter que l'on parle de privatisation. Les mots ont un sens. Personne ne parle de la privatisation de la RATP ! J'ai bien compris, madame Panot, car nous avons eu le même débat sur d'autres textes, que vous contestiez la notion de délégation de service public. Les inexactitudes que vous avez énoncées démontrent encore que vous refusez de comprendre ce modèle. Il est évident que l'autorité organisatrice et les responsables politiques continueront, demain comme aujourd'hui et comme hier, à définir, dans le cadre d'un contrat, le service, les lignes, les horaires et le tarif

proposé aux voyageurs, et cette organisation me semble la bonne. En tout cas, ce n'est pas la loi de la jungle, contrairement à ce que vous essayez de nous faire croire. Cessez donc de proférer des inexactitudes qui peuvent être anxiogènes pour les agents : la RATP demeurera une entreprise publique, comme elle l'est depuis sa création.

De quoi s'agit-il ? Comme M. Zulesi l'a expliqué, l'ouverture à la concurrence, notamment pour l'exploitation des lignes de bus en Île-de-France, est prévue par un règlement européen. Celui-ci a été transposé dans notre droit, en 2009, par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite loi ORTF. Hélas, à l'époque, le cadre dans lequel des garanties doivent être apportées aux salariés, notamment dans l'hypothèse où la RATP perdrait un contrat et où ils seraient transférés à une autre entreprise, n'a pas été défini. Nous nous attachons donc à combler un vide juridique et à offrir des garanties de haut niveau aux salariés qui pourraient se trouver dans cette situation.

Peut-on considérer que les transports publics ne fonctionnent pas à Lille, à Lyon ou à Rennes ? Non. Or c'est le même modèle qui va s'appliquer en Île-de-France, celui de la délégation de service public. Deux grands opérateurs de transport public – et peut-être la RATP demain, dans ces villes de province – répondent à des appels d'offres, dans un cadre sécurisé pour les salariés puisque s'applique l'article L. 1224-1 du code du travail, qui dispose qu'ils doivent être, non pas licenciés, bien entendu, mais repris par le nouvel opérateur. S'agissant d'agents à statut, il convient de définir les modalités de transfert dans l'hypothèse où un autre opérateur exploiterait les lignes concernées.

Par ailleurs, il est apparu que ce transfert automatique ne s'appliquait pas dans les réseaux interurbains. Nous avons donc fait le choix de sécuriser également les salariés relevant de la convention collective du transport interurbain, notamment ceux d'Optile, qui intervient en grande couronne. J'ajoute que le cadre qui vous est proposé est le résultat de cinquante-six réunions de concertation, tant avec les organisations patronales qu'avec les organisations syndicales.

Je suis évidemment défavorable à ces amendements de suppression, car l'article 38 permet de donner à la RATP tous les moyens de gagner dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre, nous nous sommes bien comprises sur ce point : nous sommes, quant à nous, et nous serons toujours contre l'ouverture à la concurrence. Vous dénoncez mes inexactitudes anxiogènes, mais votre seul argument consiste à invoquer le bon fonctionnement des transports à Lille ou à Rennes. Ne fonctionnent-ils pas à Paris ? Si ! Alors, pourquoi ouvrir leur exploitation à la concurrence ?

C'est un comble de dire à tout va que vous êtes fière de cette entreprise extraordinaire tout en préparant sa casse. Car c'est ce qui va se passer : nous savons d'expérience que c'est la conséquence de toute ouverture à la concurrence. Nous ne serons jamais d'accord sur ce point, tant pis ! Nous avons deux visions différentes de la société. En tout cas, pour notre part, nous restons persuadés que l'ouverture à la concurrence se fera au détriment de la qualité du service, de l'intérêt écologique, de l'intérêt des citoyens et, surtout, des travailleurs.

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

Mme Valérie Lacroute. Je ne veux pas participer au débat qui oppose service public et service privé. Je tiens simplement à dire à mes collègues d'en face qu'en grande couronne, où je vis, ce sont des opérateurs privés qui permettent à nos concitoyens de se déplacer. Il en est ainsi depuis de nombreuses années, et tout se passe bien. L'Île-de-France ne se résume pas à la RATP.

Mme Mathilde Panot. Je pourrais vous parler du fret !

Mme Valérie Lacroute. Moi, je vous parle du déplacement des voyageurs en grande couronne, où des opérateurs privés – grands, comme Transdev et Keolis, ou petits – assurent un service de qualité, aux horaires demandés par l'autorité organisatrice de la mobilité. J'ajoute que ces opérateurs privés sont confrontés dès à présent à l'ouverture à la concurrence. En effet, la RATP peut répondre aux appels d'offres concernant l'exploitation de leurs réseaux de bus alors qu'elle-même ne sera mise en concurrence sur son propre réseau qu'à compter de 2024. La situation n'est donc pas équitale.

Mme Mathilde Panot. Pourquoi fait-on cela ?

Mme Valérie Lacroute. On applique une directive européenne, qui date de plus de dix ans.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est vous qui avez fait cela !

Mme Valérie Lacroute. Non, je n'étais pas députée à cette époque.

Depuis tout à l'heure, on ne parle que de l'entreprise publique, mais je peux vous dire qu'en grande couronne, l'ouverture à la concurrence suscite l'inquiétude des élus et des opérateurs privés. Parlons de la RATP, mais n'oublions pas les autres opérateurs, qui assurent un service donnant toute satisfaction.

(Les amendements identiques n° 2008 et 2474 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2472.

M. Jean-Paul Lecoq. Le projet de loi d'orientation des mobilités est, pour la majorité, l'occasion de poursuivre dans la voie dans laquelle nous sommes engagés depuis plusieurs décennies. Il s'agit, en effet, de livrer au marché les moindres parcelles de notre économie, en favorisant le démantèlement des opérateurs publics et le recul de l'État. L'ouverture à la concurrence des transports franciliens – en 2025 pour le bus, en 2030 pour le tramway et en 2040 pour le métro et le RER – ne correspond à aucune nécessité économique, à aucune volonté d'améliorer le service rendu aux usagers. Elle procède d'une option idéologique en faveur de la concurrence libre et non faussée, si chère à mes collègues d'en face.

Alors que l'unité du réseau est indispensable à la cohérence de sa gestion et à la réponse aux situations d'urgence, vous avez bien perçu la pertinence d'une logique d'intégration en proposant d'étendre les prérogatives du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR), c'est-à-dire le service de sécurité de la RATP, au réseau du Grand Paris et, potentiellement, à l'ensemble de l'Île-de-France, puisque la sécurité sera séparée comptablement de l'exploitation afin de permettre la poursuite de cette activité par la RATP.

Pourquoi vous faire les chantres de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des réseaux et permettre à la RATP de créer des filiales sans lien avec son activité, ce qui ne peut, là encore, que contribuer au démantèlement de l'EPIC ? Par cet amendement, nous vous invitons à renoncer à tout le moins à la mesure qui permet à la RATP de créer des filiales qui ne se rattachent qu'indirectement à son cœur de métier.

(L'amendement n° 2472, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2473 et 2015, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2473.

M. Jean-Paul Lecoq. Je fais un nouvel essai... *(Sourires.)* Par cet amendement, nous proposons de garantir, pour des raisons qui tiennent à la cohérence du réseau et de l'offre, qu'Île-de-France Mobilités ne pourra pas imposer, dans les appels d'offres qu'il lance pour l'exploitation des lignes, la clause dite « de la société dédiée », qui empêcherait, de fait, l'EPIC RATP d'exploiter ces lignes et organiserait ainsi son démantèlement progressif. En outre, la pratique de la « société dédiée », qui tend à se généraliser, n'apporte aucune plus-value en termes de qualité de l'offre.

Le législateur doit donc encadrer son utilisation pour qu'elle ne soit pas utilisée comme un outil de déstabilisation de l'opérateur historique et de « désoptimisation » du service public. Car, n'en déplaise à la présidente de la région Île-de-France, le fait d'imposer la création de sociétés dédiées pour chaque contrat risque, à l'évidence, de provoquer l'éclatement du réseau et la disparition des synergies nécessaires à son exploitation.

M. le président. L'amendement n° 2015 Mme Mathilde Panot est défendu.

(Les amendements n° 2473 et 2015, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff, pour soutenir l'amendement n° 2890.

Mme Natalia Pouzyreff. Cet amendement a pour objet de reporter la date de l'ouverture à la concurrence des services réguliers de transport public routier urbains et interurbains de 2021 au 1^{er} janvier 2025. En effet, non seulement il peut apparaître comme inéquitable que l'ouverture à la concurrence des services assurés par la RATP se fasse en 2024 alors que celle qui concerne l'interurbain interviendra dès 2021, mais les partenaires sociaux nous ont avertis qu'ils n'étaient pas prêts – le réseau Optile est particulièrement concerné.

En effet, les conventions collectives des réseaux urbains et interurbains ne sont pas harmonisées. Si les négociations sociales ne peuvent aboutir, on risque d'être confronté à un grave problème de portage social au moment de l'ouverture à la concurrence. C'est pourquoi la date de 2021 est trop proche pour que l'on puisse aboutir, en grande couronne essentiellement, à une solution satisfaisante pour les opérateurs et les salariés.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Vous le savez, chers collègues, je me suis posé la question en commission. Nous en avons longuement discuté avec Aurélien Taché. L'ouverture à la

concurrence des bus en Île-de-France découle de la mise en œuvre d'un règlement européen de 2007. Il impose aux États membres une mise en concurrence des services de transport de voyageurs à compter du 3 décembre 2019. La loi ORTF du 8 décembre 2009 a décliné ces obligations en confirmant cet échéancier dès lors que tous les opérateurs renonçaient à leur droit d'exploitation, ce que le Conseil d'État a constaté en 2016 et ce qui a ensuite conduit le préfet de région Île-de-France à accorder au Syndicat des transports d'Île-de-France un ultime délai jusqu'au 31 décembre 2020, pour se mettre en conformité avec l'obligation de mise en concurrence.

Par ailleurs, il me semble que le texte permet désormais de mieux répondre qu'auparavant aux problématiques qui ont inquiété les élus de grande couronne, notamment dans le cadre d'Optile. Nous l'avons enrichi en commission pour traiter la question des personnels d'Optile. L'article 39 a été considérablement réexaminé pour prévoir les conditions de transfert des personnels en cas de perte de marché et les garanties sociales qui accompagnent ce transfert.

Personne, sur ces bancs, ne s'est réjoui de cette ouverture à la concurrence, mais nous devons tout faire, ensemble, pour qu'elle se déroule dans les meilleures conditions afin de garantir la continuité du service dans les meilleures conditions pour les salariés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bravo !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Natalia Pouzyreff.

Mme Natalia Pouzyreff. Portant la voix d'Aurélien Taché et de mes collègues, je maintiens l'amendement.

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

Mme Valérie Lacroute. Le sujet est éminemment compliqué et sensible en Île-de-France, et je m'en suis souvent entretenue avec la présidente de la région. Un certain nombre d'élus d'Île-de-France ne sont pas d'accord avec ce calendrier. L'ouverture à la concurrence pour les opérateurs privés se déroule à présent tandis que celle des réseaux RATP attendra 2024. Nous avons souligné à maintes reprises le manque d'équité entre les différents opérateurs. Je laisse de côté le débat qui oppose le service public au service privé. Je l'ai dit avec une certaine passion tout à l'heure : les opérateurs publics travaillent aussi bien que les opérateurs privés, d'autant plus que les opérateurs sont encadrés par un contrat mis en œuvre par Île-de-France Mobilités. La qualité du service n'est pas en cause, mais l'absence d'équité pose problème.

Je partage l'avis de ma collègue. Nous avons demandé à la présidente de la région Île-de-France de reporter l'ouverture à la concurrence pour garantir l'équité entre les différents opérateurs qui auraient ainsi été soumis au même calendrier. La région Île-de-France aurait pu alterner l'ouverture à la concurrence des réseaux privés et l'ouverture à la concurrence des réseaux d'opérateurs publics, ce qui nous semblait le plus pertinent. Ce ne fut pas son choix. En conséquence, je soutiendrai l'amendement qui a été déposé. Je sais que la présidente de la région Île-de-France n'y est pour rien, mais beaucoup d'élus ne comprennent pas que l'ouverture à la concurrence ne concerne qu'une partie des opérateurs et non l'ensemble, suivant un même calendrier.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Que les choses soient claires. La loi est la même pour les réseaux de grande couronne et celui de la RATP mais ils n'ont pas signé les mêmes contrats. Le Conseil d'État a décidé que les contrats signés par tous les opérateurs en grande couronne valaient renonciation au droit exclusif, dix ans après 2006, ce qui nous a amenés en 2016.

En effet, le Conseil d'État a jugé que les contrats devaient désormais être attribués après appel d'offres. J'en discute avec la présidente de région depuis deux ans. À l'époque, il aurait encore été possible de réorganiser le cadre législatif pour réaligner ou réarticuler les calendriers. La présidente de l'autorité organisatrice ne l'a pas souhaité. Je le dis très clairement. Or vous aurez compris que nous avons pour principe de laisser aux élus locaux le soin de prendre leurs responsabilités. Outre que trop de temps est passé, compte tenu du cadre européen, nous devons nous en tenir à la philosophie générale du texte. Mme la rapporteure l'a fort bien expliqué, il manquait un cadre pour garantir que cette ouverture à la concurrence assure la continuité du service public et se déroule dans de bonnes conditions pour les salariés avec, comme cela se pratique généralement en cas de transfert, le maintien des accords pendant quinze mois.

C'est ce qui est intégré dans les articles dont nous allons débattre. Nous avons clarifié ce cadre, apporté des garanties. Je confirme mon avis défavorable à cet amendement.

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

Mme Valérie Lacroute. La présidente de région voulait décaler l'ouverture à la concurrence pour laisser à ses équipes le temps de s'y préparer. Hélas, le Gouvernement précédent a fait la sourde oreille à ses demandes et repoussé ses amendements. Les entreprises de transport ont déposé un recours contre la décision du Conseil d'État dont nous attendons le résultat cet été. Ce n'est pas le sujet, mais je tenais à le rappeler.

(L'amendement n° 2890 n'est pas adopté.)

(L'article 38 est adopté.)

Après l'article 38

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2020 et 2475.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2020.

Mme Mathilde Panot. J'ai entendu plusieurs parlementaires chanter les louanges du secteur privé. Nous sommes en profond désaccord pour des raisons de fond. Bien sûr, il peut arriver que tout se passe bien – encore heureux ! Il demeure que l'intérêt général prévaut tant que le réseau et les services restent publics. Dès lors que la gestion est confiée au privé, les intérêts financiers et économiques priment sur l'intérêt général.

On peut penser à la délégation de service public, mais il existe d'autres types de contrats, comme les partenariats public privé. Je voulais prendre quelques minutes pour vous en parler, car il me semble extrêmement important de démystifier le privé, qui ferait prétendument toujours mieux que le public.

Rappelez-vous l'hôpital sud francilien, qui fut le premier à être construit en partenariat public-privé. Qu'ont constaté les experts après sa construction ? Pas moins de 8 000 malfaçons imputables à l'acteur privé à qui, chaque année, l'État verse des loyers pour entretenir le bâtiment, après l'avoir construit. Or les dysfonctionnements n'ont pas manqué, rendant très difficiles les conditions de travail des salariés et des soignants. Contentons-nous de citer le cas des portes qui ne s'ouvrent pas automatiquement pour laisser passer les brancardiers. Parce que vous étiez captifs d'un partenaire privé, il fallait parfois attendre des mois et payer quatre ou cinq fois le prix du marché pour que le problème soit résolu.

En outre, parce que l'entretien du bâtiment coûtait de plus en plus cher, il fallait prendre sur la masse salariale. Finalement, le partenariat public-privé fonctionnait si mal que l'État a préféré payer l'indemnité de rupture de contrat ! Les exemples qui témoignent que le privé ne fait pas mieux que le public sont légions, surtout quand il faut rémunérer les actionnaires ou les nombreux cadres ! Voyez Vinci ! Oh non, le privé ne vaut pas mieux que le public, il aurait même tendance à être pire !

Par cet amendement, nous nous opposons à l'ouverture à la concurrence des métros, des RER.

Mais prenons un autre exemple, celui de l'énergie. En juin 2015, le médiateur de l'énergie déclarait : « La concurrence était censée se traduire par une baisse de prix. Or, celle-ci est loin d'être au rendez-vous, particulièrement pour l'électricité dont les tarifs ont augmenté de 50 % depuis 2007. » La question reste la même : pourquoi ouvrez-vous à la concurrence des services qui fonctionnent correctement avec un service public dont vous vous dites fiers ? Nous le sommes aussi et nous souhaitons le conserver.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2475.

M. Jean-Paul Lecoq. J'ai bien compris, madame la rapporteure, que vous n'aviez pas voté la concurrence libre et non faussée, parce que vous n'étiez pas là. Eh bien, moi, j'ai voté contre ! La question n'a pas été posée pour la première fois ici, mais dans mon bureau de vote, lors du vote sur le traité de Maastricht, qui a donné aux citoyens français la possibilité de s'exprimer comme ils l'auront fait une nouvelle fois lors du vote sur le traité établissant une Constitution pour l'Europe. Figurez-vous qu'ils se sont prononcés majoritairement comme moi, c'est-à-dire contre, car ils ont mesuré les conséquences de leur vote, grâce aux explications données sur le terrain par les élus et les militants communistes. Ils ont mesuré le danger que cela aurait représenté pour eux, pour l'avenir de leur service public, l'avenir des entreprises publiques, de la RATP, de la SNCF.

Par la suite, mes voisins d'en face se sont arrangés pour fausser le vote du peuple et réintroduire dans les traités européens, alors même qu'il avait été rejeté par les Français, le principe d'une concurrence libre et non faussée. Aujourd'hui, nous portons le message des Français. La RATP appartient à notre patrimoine. Nous refusons de sacrifier ce service public sur l'autel de la concurrence libre et non faussée. Puisque notre Président de la République se targue d'un certain courage politique et prétend aller devant les autorités européennes pour leur expliquer les particularités de la France, qu'il y aille !

J'oserais presque dire que nous tenons là une exception culturelle, un joyau que nous devons préserver au sein de notre capitale pour qu'elle continue à jouer pleinement son

rôle et à rayonner. Elle appartient à notre patrimoine, je le répète. D'ailleurs, nous devrions demander que la RATP et tous ces réseaux soient classés au patrimoine mondial de l'humanité. Vous devriez suspendre immédiatement nos travaux pour vous engager dans cette voie.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis bien évidemment défavorable à ces amendements. Aujourd'hui, nous sommes réunis pour discuter des conditions de l'ouverture à la concurrence et en aucun cas de la privatisation de la RATP. La ministre a été très claire. Il faut cesser de dire que l'ouverture à la concurrence est une privatisation. Ce n'est pas du tout le cas.

Qui plus est, l'essentiel est de parvenir collectivement à trouver un accord sur les conditions sociales du transfert de tous ces salariés. En l'espèce, l'article 39 me rassure.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Que nous nous comprenions bien ! Je ne vous dis pas : « C'est la faute de l'Europe ! », parce que ce n'est pas dans la culture de ce gouvernement de se défaire sur l'Europe.

Madame Panot, ce n'est pas l'Europe qui a contraint l'État à signer un partenariat public-privé pour la réalisation du centre hospitalier sud francilien. C'est le résultat d'un choix et, comme vous le savez, il existe encore en France de nombreux hôpitaux publics. Les décisions qui sont prises ne sont pas toujours les plus heureuses. De toute façon, nous ne sommes pas ici pour débattre de l'hôpital sud francilien.

Depuis des décennies, l'exploitation des réseaux de bus est accordée, dans toutes les villes de France, après une mise en concurrence. Ce système fonctionne très bien, car il est stimulant.

Les équipes de la RATP, que je tiens de nouveau à saluer, ont pu le mesurer lorsqu'elles ont perdu l'appel d'offres du tramway de Manchester. Cette entreprise, dont je rappelle l'excellence, exploitait ce tramway à la satisfaction générale : il se trouve qu'elle a perdu l'appel d'offres contre un autre grand groupe français. L'appel d'offres était-il truqué ? Non. Simplement, le concurrent a fait une offre meilleure. Il arrive qu'on pense faire une très bonne offre et qu'un concurrent persuade la collectivité publique, qui continuera de définir le service, que son offre est meilleure encore. Le coup d'après, on a de meilleures idées et on gagne ! Cela marche comme ça !

(Les amendements identiques n° 2020 et 2475 ne sont pas adoptés.)

M. Jean-Paul Lecoq. Ces amendements ont été rejetés de justesse !

M. le président. Vous avez bien fait de le dire, monsieur Lecoq : il y a eu deux voix pour les amendements et à peine cinq contre. Mes chers collègues, je vous invite à lever la main lorsque vous voulez participer au vote.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3406.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il vise à préciser la procédure applicable en cas de différend entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour déterminer le nombre

d'emplois à transférer dans le cadre d'un appel d'offres. Il confie à l'ARAFER – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – la compétence de trancher un éventuel désaccord et l'inscrit dans le cadre des procédures et des délais existants prévus pour les règlements de différends à l'image de ce qui a été mis en place dans le cadre de la réforme ferroviaire.

(L'amendement n° 3406, accepté par la commission, est adopté.)

Article 38 bis A

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2858, deuxième rectification.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Sénat a adopté l'article 38 bis A, qui prévoit l'intervention de l'ARAFER pour donner un avis conforme sur les comptes séparés de la RATP et la rémunération de ses activités de gestion technique, pour donner un avis conforme sur le document de référence du réseau du Grand Paris, et pour régler d'éventuels différends sur ce réseau.

L'ARAFER et Île-de-France Mobilités ont proposé de simplifier l'intervention de l'ARAFER sur la séparation comptable en passant à une approbation des règles de séparation comptable, de transformer l'avis conforme sur le document de référence du réseau du Grand Paris en un avis motivé et d'apporter des précisions sur les pouvoirs de l'ARAFER.

Ces dispositions, qui s'inscrivent dans l'équilibre voté au Sénat, tirent parti des échanges complémentaires avec l'ARAFER et Île-de-France Mobilités.

(L'amendement n° 2858, deuxième rectification, accepté par la commission, est adopté.)

(L'article 38 bis A, amendé, est adopté.)

Après l'article 38 bis A

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3594, portant article additionnel après l'article 38 bis A.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il a pour objet de tirer les conséquences du renforcement des compétences de l'ARAFER sur la gouvernance de l'ARAFER. Le projet de loi prévoit en effet de confier à l'ARAFER de nouvelles missions en matière d'accès aux données de mobilité, de régulation du gestionnaire d'infrastructures RATP et de règlement des différends sur les transferts de personnels dans le secteur des bus en Île-de-France.

Il est donc essentiel que la capacité d'intervention de l'ARAFER, en particulier de son collège, soit pleinement assurée. À la demande de l'ARAFER, cet amendement prévoit de passer à un collège de cinq membres permanents. Il s'agit de répondre à la fois aux limites de l'organisation actuelle, où seuls trois des sept membres sont affectés à temps plein, et aux difficultés de nomination des membres non permanents, compte tenu des règles d'incompatibilité et des expertises recherchées.

Dans le souci de respecter l'indépendance du régulateur, nous prévoyons une période de transition qui permettra aux membres du collège actuellement en fonction de poursuivre leur mandat jusqu'à son terme.

(L'amendement n° 3594, accepté par la commission, est adopté.)

Article 38 bis

M. le président. Les amendements identiques n° 2023 de Mme Bénédicte Taurine et 2476 de M. Hubert Wulfranc, qui visent à supprimer l'article 38 bis, sont défendus.

(Les amendements identiques n° 2023 et 2476, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 2555 rectifié et 3128 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 2555 rectifié.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article L. 2171-6 du code de la commande publique ouvre la possibilité pour la Société du Grand Paris de recourir à un marché global pour la construction et l'aménagement des infrastructures du réseau de transport public dont elle est chargée : le réseau du Grand Paris Express. Le présent amendement vise à préciser les modalités de mise en œuvre de cette possibilité de marché global.

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 3128 rectifié.

Mme Laurianne Rossi. La réalisation du Grand Paris Express, le plus grand projet d'infrastructure de transport en cours en Europe, soulève des défis techniques considérables. Le code de la commande publique ouvre la possibilité pour la Société du Grand Paris de recourir à un marché global pour la construction et l'aménagement des infrastructures. Le présent amendement vise à préciser les modalités de mise en œuvre de cette possibilité de marché global.

Premièrement, il permet d'intégrer les missions de conception au marché global. L'expérience montre en effet que la maîtrise des coûts et des délais peut être davantage assurée lorsque la personne publique passe des marchés associant la personne exécutant les travaux à la conception de ces derniers.

Deuxièmement, pour permettre la continuité des opérations déjà engagées, le présent amendement prévoit également la possibilité pour la Société du Grand Paris de transférer à l'attributaire du marché global les droits et obligations issus de contrats actuellement en cours d'exécution. Il pourra s'agir, en particulier, des contrats conclus avec les architectes ayant conçu des projets architecturaux pour les gares du Grand Paris Express.

Tels sont les deux objectifs de cet amendement, qui rejoint celui de Mme la rapporteure.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 3128 rectifié ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait au bénéfice de l'amendement n° 2555 rectifié.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les deux amendements en discussion commune ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable à l'amendement n° 2555 rectifié.

(L'amendement n° 2555 rectifié est adopté et l'amendement n° 3128 rectifié tombe.)

(L'article 38 bis, amendé, est adopté.)

Article 38 ter

(L'article 38 ter est adopté.)

Après l'article 38 ter

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2902 rectifié et 2578 rectifié.

L'amendement n° 2902 rectifié fait l'objet d'un sous-amendement n° 3593 rectifié.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2902 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi du Grand Paris confie à la RATP la mission de gestion technique des lignes, ouvrages et installations, mais pas celle des gares. La gestion technique des gares relève donc actuellement de la Société du Grand Paris. Pour simplifier les interfaces en phase d'exploitation, il s'avère plus cohérent de confier la mission de gestion technique des gares à la RATP pour le gros œuvre, clos et couvert, et à Île-de-France Mobilités pour les équipements et le second œuvre. Île-de-France Mobilités pourrait ensuite déléguer cette mission aux opérateurs de transport qu'il désignera par appel d'offres. C'était l'objet de l'amendement n° 2886 rectifié que votre assemblée a adopté il y a quelques jours.

En cohérence, l'amendement transfère à Île-de-France Mobilités les recettes liées à la valorisation commerciale et publicitaire des espaces en gares.

Puisque j'ai la parole, j'en profite pour émettre d'avance un avis favorable sur le sous-amendement n° 3593 rectifié de Mme la rapporteure.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour soutenir ce sous-amendement n° 3593 rectifié.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il permet à la Société du Grand Paris de passer des marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments qui sont confiés à Île-de-France Mobilités, jusqu'à leur remise en gestion. Il permet également à la Société du Grand Paris de poursuivre la passation de marchés incluant des prestations de maintenance et de renouvellement lorsqu'ils sont en cours d'attribution.

M. le président. Je considère que l'amendement n° 2578 rectifié de Mme Zivka Park a été par là même défendu.

(Le sous-amendement n° 3593 rectifié est adopté.)

(Les amendements identiques n° 2902 rectifié et 2578 rectifié, sous-amendés, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 3206 rectifié.

Mme Laurianne Rossi. Chaque gare et chaque équipement d'une ligne de métro qui lui sont indispensables constituent un apport indéniable pour la valorisation d'une zone d'aménagement concerté. Il en est de même, évidemment, pour les lignes du Grand Paris Express.

L'article 13 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit qu'« une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures des réseaux de transport public du Grand Paris ».

Or les modifications successives du contenu de cet article ont rendu cette disposition inapplicable aux établissements publics d'aménagement qu'elle visait à l'origine. Il convient donc de modifier cet article 13 de la loi du 3 juin 2010 afin de permettre la mise en œuvre effective de cette disposition en l'étendant enfin à tous les organismes d'aménagement. Tel est l'objet de cet amendement.

(L'amendement n° 3206 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3184 de Mme Laurianne Rossi est défendu.

(L'amendement n° 3184, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3354.

Mme Valérie Lacroute. Je ne suis pas intervenue sur les différents amendements importants présentés par le Gouvernement, qui portaient notamment sur les missions de l'ARAFER. Si nous sommes passés un peu vite sur ces amendements, qui ont été réécrits, c'est que, comme nous l'avons déjà souligné, nous n'avons pas le temps de les regarder dans le détail. Je pense toutefois, madame la ministre, qu'ils ont été rédigés en concertation avec l'ARAFER, à laquelle sont confiées d'importantes charges de travail supplémentaires. Cet organisme a toute sa pertinence dans le secteur des transports : j'espère que ces mesures contribueront à améliorer le dispositif.

De nombreuses mesures viennent également d'être votées, concernant le Grand Paris : j'espère qu'elles aussi contribueront à améliorer le fonctionnement des transports en Île-de-France, où nous vivons une petite révolution.

Si le présent amendement est moins important, il a un lien avec ceux que je viens d'évoquer : il vise en effet à introduire une plus grande transparence à l'égard des autorités organisatrices lors des procédures de passation, d'attribution et d'exécution des contrats de services publics de transport de voyageurs. Les dispositions applicables dans les contrats de concession ou de commande publique donnent à l'acheteur un délai de quinze jours pour transmettre les informations demandées.

Or, dans le cadre de la passation des contrats de service de transport, ce délai n'est pas toujours respecté et les informations transmises sont parfois incomplètes. Il convient de renforcer le dispositif de communication de l'autorité organisatrice pour améliorer la gestion de ces contrats. L'objectif est

donc de renforcer la transparence, dans un contexte d'augmentation des contrats de services publics. Pour ne rien vous cacher, c'est une demande du MEDEF.

M. Jean-Paul Lecoq. On savait que vous étiez porte-parole du MEDEF !

Mme Valérie Lacroute. Je suis transparente !

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Votre amendement est déjà satisfait par le droit en vigueur. Il me semble que le code des marchés publics et le code de la commande publique sont suffisamment complets sur ce point, et qu'il ne convient pas d'ajouter de nouvelles dispositions, a fortiori non codifiées, qui introduiraient de la confusion dans les textes et les rendraient peu lisibles pour ceux qui passent les marchés comme pour les candidats.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce n'est pas une idée banale que de sanctionner des collectivités, au motif qu'elles ne transmettraient pas les bonnes informations dans le cadre des appels d'offres. Nous n'avons pas été alertés sur ce sujet dans le cadre des nombreuses concertations qui ont précédé le projet de loi. Il y a déjà des recours possibles auprès du juge des référés précontractuels, qui peut enjoindre à l'acheteur de communiquer, par exemple, les motifs de rejet. C'est peut-être un sujet qu'il faut approfondir, mais cela ne me semble franchement pas banal d'imposer des sanctions à des collectivités qui organiseraient mal leurs appels d'offres.

M. Jean-Paul Lecoq. Cela ne doit concerner qu'une ou deux villes !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous suggère de retirer votre amendement.

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

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse publique, qui pourra être entendue par les entreprises. Elles pourront agir, le cas échéant. J'ai été maire d'une commune : je sais que les collectivités ne sont malheureusement pas toujours très respectueuses de certaines règles, notamment des délais administratifs. Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 3354 est retiré.)

Article 39

M. le président. Je suis saisi de deux amendements de suppression, n°s 2029 et 2483.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2029.

Mme Mathilde Panot. En cohérence avec notre vision du monde, nous proposons de supprimer l'article. L'ouverture à la concurrence va concerner l'ensemble des agents affectés à l'exploitation et à la maintenance des bus, qu'ils soient transférés dans une filiale de la RATP ou dans un autre groupe : cela représente 19 000 des 44 000 agents de l'établissement public à caractère industriel et commercial – EPIC – RATP, au 1^{er} janvier 2025. Elle va s'accompagner d'un transfert obligatoire des personnels de l'EPIC RATP, et les consé-

quences en cas de refus de transfert seront prévues par décret. Madame la ministre, j'espère que vous nous les précisez.

Ces dispositions comprennent également la perte du statut, dont M. Lecoq a rappelé l'importance pour les missions de service public remplies aujourd'hui par la RATP. Ce statut est transformé en « sac à dos social » minimaliste, utilisé comme outil de négociation pour inciter les personnels à changer « volontairement » d'entreprise. L'article prévoit également des dérogations au code du travail – déjà appliquées par la RATP – pour le réseau de bus ouvert à la concurrence. Nous nous opposons résolument à cela.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2483.

M. Jean-Paul Lecoq. Par cet amendement, nous demandons également la suppression de cet article, qui signe l'extinction progressive du statut des personnels de la RATP. Pour les lignes de bus mises en concurrence, votre texte prévoit en effet le transfert obligatoire des personnels dans la société exploitante, qu'il s'agisse d'une filiale de la RATP ou d'un autre groupe. Entre 17 000 et 19 000 agents seront concernés dès 2025, et ils perdront le bénéfice de leur statut au profit d'un « sac à dos social » qui n'est, en réalité, qu'un leurre.

Ce fameux sac à dos ne reprend en effet qu'une maigre partie des droits individuels, mais aussi et surtout aucun des droits collectifs dont bénéficient aujourd'hui ces agents. Le Gouvernement aurait pu faire le choix – et pourrait encore le faire si ces amendements sont adoptés – d'une harmonisation par le haut des garanties sociales, en généralisant le statut des personnels de la RATP à tous les opérateurs.

Mme Mathilde Panot. Évidemment !

M. Jean-Paul Lecoq. C'est la voie inverse que vous empruntez, au détriment de l'efficacité du service public, qui repose sur l'équilibre entre droits et devoirs des agents, dans le respect des principes de continuité, d'adaptabilité et d'égalité. Nous nous opposons donc fermement à cet article.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. En toute cohérence, j'émet un avis défavorable sur vos deux amendements. Ne poser aucun cadre, puisque c'est ce que vous proposez, serait plus néfaste pour les salariés comme pour les usagers. Je considère que le dispositif prévu par l'article 39 est équilibré, car il permet à la fois de sécuriser les droits des salariés et de créer les conditions requises pour garantir la continuité et la qualité du service, ce qui est essentiel. Il a fait l'objet de négociations approfondies avec les parties prenantes et votre rapporteure, et je considère qu'il est nécessaire que la loi sanctuarise le résultat auquel elles ont abouti.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je peux comprendre que vous soyez, par principe, opposés à l'ouverture à la concurrence, mais il me semble paradoxal, à partir du moment où elle existe, de supprimer l'article qui donne des garanties sociales de haut niveau aux salariés de la RATP. Je ne peux qu'y être défavorable. J'entends Mme Panot dire que c'est trois fois rien. Il s'agit simplement de la garantie sur la rémunération, du régime spécial, de la garantie de l'emploi,

de l'accès aux centres de santé, et du bénéfice, pendant un an, des œuvres sociales. Ce n'est pas trois fois rien, madame Panot !

(Les amendements identiques n° 2029 et 2483 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3380.

Mme Valérie Lacroute, rapporteure. Cet amendement prévoit le transfert automatique du personnel en cas de changement d'attributaire du contrat de service. Il vise à étendre le transfert des contrats de travail aux salariés de plus de six mois affectés majoritairement au service transféré et concourant directement ou indirectement à la production du service.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends votre préoccupation sur la nécessité de garantir la continuité du service, et nous la partageons. Toutefois, je considère que cet objectif est satisfait par les alinéas 64 à 78 de l'article 39, qui a été modifié par notre commission pour prévoir le transfert des salariés, en assortissant de garanties. Par ailleurs, ce dispositif a fait l'objet de concertations avec l'ensemble des parties prenantes et a l'avantage de ne pas se limiter au seul cas de l'Île-de-France. Je vous demande de retirer votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ajoute qu'un amendement ultérieur, l'amendement n° 1786, intégrera le transport urbain. Je vous demande de retirer votre amendement.

(L'amendement n° 3380 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2032.

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre, l'enjeu n'est pas le contenu du sac à dos social, c'est la fin progressive du statut des personnels que prévoit l'article. C'est pour cela que nous avons proposé un amendement de suppression.

Par cet amendement, nous demandons l'harmonisation par le haut, en généralisant le statut des personnels de la RATP à tous les opérateurs futurs. Cela s'est déjà fait dans le cadre de la première directive européenne concernant l'électricité.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Aujourd'hui, tous les personnels de la RATP ne sont pas régis par le statut. Il ne semble donc pas logique de l'imposer, à l'avenir, à tous les personnels des attributaires d'un contrat de service public, qui était jusque-là exécuté par la Régie autonome des transports parisiens. En revanche, la loi prévoit déjà que les personnels sous statut conserveront le bénéfice du statut en cas de transfert.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la députée, il faudrait que vous m'expliquiez, au-delà de ce qui est transféré et dont continueront à bénéficier les salariés de la RATP, ce que vous mettez sous le terme de « statut ». On transfère la

garantie de rémunération, le régime spécial, la garantie de l'emploi, l'accès aux centres de santé : j'aimerais bien savoir ce qui manque.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bonne question !

(L'amendement n° 2032 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 3064.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'objet de cet amendement est d'assurer le transfert des salariés de la Régie autonome des transports parisiens, quel que soit le matériel utilisé, autobus ou autocar. D'ici à 2025, certaines des lignes de la Régie autonome des transports parisiens seront passées en autocar. Il convient que le cadre juridique du transfert défini à l'article 39 puisse également s'appliquer aux salariés de la RATP travaillant sur ce type de matériel.

(L'amendement n° 3064, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2477.

M. Jean-Paul Lecoq. Par cet amendement, nous proposons le respect d'un principe essentiel : celui du volontariat. Les personnels doivent être transférés sur la base du volontariat, afin de laisser aux salariés la possibilité de refuser la dégradation programmée de leurs conditions de vie. Les salariés ne sont pas de simples outils de production transférables à volonté selon l'entreprise qui remporte le marché public. Nous nous conformons, avec cet amendement, à une jurisprudence de 1996 de la Cour de justice de l'Union européenne, qui reconnaît la possibilité offerte aux salariés de s'opposer au transfert de son contrat de travail.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Votre amendement propose d'introduire la notion de volontariat, probablement par analogie avec ce qui a été prévu pour les salariés de la SNCF. Compte tenu de l'ampleur de l'ouverture à la concurrence des activités des bus de la RATP, l'amendement que vous proposez ferait peser un risque très fort sur la continuité du service, si un nombre important de salariés refusait le transfert. Je pense que vous êtes tout autant attaché que nous à la continuité du service.

M. Jean-Paul Lecoq. Oui, je prends le bus !

Mme Zivka Park, rapporteure. Moi aussi, je prends le bus, monsieur Lecoq !

Par ailleurs, les deux situations sont très différentes : tout le réseau bus de la RATP basculera à la même date. L'ensemble des salariés devra être transféré, contrairement à la SNCF. En outre, à la différence de la SNCF, où les salariés sont le plus souvent affectés à plusieurs services en même temps et ont pour lieu d'affectation une région, les machinistes-receveurs de la RATP sont affectés à un seul centre bus et, dans la majorité des cas, à une ligne en particulier. Le principe du volontariat n'est pas pertinent, par exemple, pour les salariés affectés à 100 % à un centre bus, car, contrairement aux salariés de la SNCF, ils ne travaillent pas dans plusieurs services, ce qui pouvait justifier le fait qu'un choix soit laissé aux salariés.

Enfin, la RATP ne dispose pas de la même capacité que la SNCF à repositionner les salariés qui refuseraient le transfert. Je vous le rappelle, l'ouverture à la concurrence des activités bus de la RATP concerne près de 19 000 salariés. Ces proportions rendent peu envisageable la possibilité d'absorber tout refus de transfert.

(L'amendement n° 2477 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2478.

M. Jean-Paul Lecoq. Par cet amendement de repli, nous souhaitons que soient respectées, dans les modalités de transfert des salariés de la RATP, les spécificités des métiers et l'organisation collective de travail. Dans le texte issu de la commission, rien ne permet de garantir ce respect. Il est simplement indiqué que les contrats des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné par le changement d'attributaire sont transférés. Nous souhaitons donc insérer cette précision utile et garante de l'efficacité du service public.

(L'amendement n° 2478, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2479 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2479, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2480 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2480, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3026 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 3026, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3325 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Dans le même esprit que précédemment, il s'agit de préciser la procédure de règlement des différends entre Île-de-France Mobilités et la RATP devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

(L'amendement n° 3325, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3358.

Mme Valérie Lacroute. Je le présente, ne sachant si le problème qu'il soulève a été entièrement résolu. Il vise à préciser les conditions d'information des salariés dont le contrat de travail serait transféré. Le changement ne devant évidemment pas être brutal, le salarié serait informé individuellement trois mois avant la date prévue de changement d'attributaire. Il aurait ensuite deux mois pour faire connaître son refus ; à défaut, il serait réputé avoir accepté le transfert.

Un problème se posait à propos des indemnités de rupture de contrat dont pourraient éventuellement bénéficier les employés de la RATP en cas de refus du contrat proposé. L'amendement précise qu'elles demeurent à la charge de la RATP et que le refus entraîne la perte des bénéfices associés au statut.

Sur ce dernier sujet, peut-être pouvez-vous nous apporter des précisions, madame la ministre.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement réduit de trois mois le délai prévu pour prévenir les salariés, le rendant insuffisant. Je suis en revanche favorable à ce que ce délai soit ramené à quatre mois, comme le propose votre amendement n° 3471, au profit duquel je vous propose de retirer le présent amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3358 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 3471 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

(L'amendement n° 3471, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1902 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1902, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2481 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2481, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1899 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1899, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1896 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

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

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3381.

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, vous ne m'avez pas répondu au sujet des indemnités de rupture de contrat des agents de la RATP : qui les prendra en charge ? Cette épineuse question était restée en suspens ; peut-être la traitez-vous dans un amendement ultérieur ?

J'en viens au présent amendement. Il tend à garantir que le transfert du personnel s'accompagnera du maintien des conventions et accords antérieurs le temps que soit renégocié le pacte social propre au nouveau délégataire. Il aborde en outre la situation complexe de l'Île-de-France, où l'ouverture à la concurrence s'accompagne d'un renouvellement des périmètres contractuels, ce qui entraîne le regroupement de

personnels issus de plusieurs entreprises différentes – jusqu'à dix dans certains cas. Il s'agit de sécuriser autant que possible la transition et de ne pas fragiliser la continuité du service, s'agissant notamment des opérateurs privés, lors de la recomposition des bassins de transport.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement supprime les garanties relatives à la durée de travail, l'un des aspects essentiels de l'article 39. J'y suis donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Lacroute, la question de savoir qui verse les indemnités a été réglée en commission : ce sera nécessairement le cessionnaire.

Quant à l'amendement n° 3381, nous permettons aux partenaires sociaux de convenir d'harmoniser les accords, mais il s'agit d'une possibilité qui leur est laissée. Demande de retrait.

(L'amendement n° 3381 est retiré.)

M. le président. Sur l'article 39, 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.

L'amendement n° 3042 de Mme Zivka Park, rapporteure, est un amendement de cohérence.

(L'amendement n° 3042, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2482 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2482, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3074 de Mme Zivka Park, rapporteure, est un amendement de cohérence.

(L'amendement n° 3074, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3359.

Mme Valérie Lacroute. Nous en avons parlé en commission et vous n'y étiez pas favorable, madame la ministre. Mais, du fait de la complexité de la situation francilienne, Île-de-France Mobilités a une vision opérationnelle différente de la vôtre, notamment s'agissant du réseau RATP, en particulier de l'unicité de l'organisation du travail en un même lieu – en l'occurrence, le dépôt. Je défends cet amendement par principe, même si j'imagine que vous n'avez pas changé d'avis...

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable. C'est la spécificité de l'exploitation de certaines lignes qui justifie l'instauration d'un cadre social territorialisé. Le passage d'une logique de ligne à une logique de dépôt modifie entièrement l'équilibre du système. Il arrive par ailleurs qu'un dépôt soit réorganisé.

La situation que vous évoquez existe aussi dans l'administration : l'Agence nationale de la cohésion des territoires, dont nous avons récemment voté la création, comprendra des fonctionnaires comme des contractuels de droit public et de droit privé. Ces statuts peuvent cohabiter en une belle cohésion.

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas le même cas, mais peu importe.

(L'amendement n° 3359, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2859.

Mme Laurianne Rossi. Il vise à garantir la continuité du service public en étendant le dispositif de transfert automatique des contrats de travail en cas de changement d'opérateur d'un service ou d'une partie de service de transport public routier de voyageurs.

À ce jour, dans le périmètre d'Optile, l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France, plus de 1 500 salariés relèvent de la convention collective des réseaux de transport public urbain de voyageurs ; à la suite des mises en concurrence à venir, ils sont susceptibles d'être 20 000. Le redécoupage des services peut conduire à la formation de lots qui ne correspondent pas à une entité économique unique, ce qui empêcherait l'application de l'article L. 1224-1 du code du travail.

De même, l'évolution des services, notamment le développement du tramway, peut conduire à modifier l'activité principale de certains lots.

Dès lors que les conditions définies à l'article précité pourraient donc ne pas être satisfaites, il est indispensable de prévoir le transfert automatique, en renvoyant à la négociation collective de branche ou interbranche la détermination des conditions des transferts, toujours dans la perspective de la continuité du service public.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement ne porte malheureusement pas sur le bon alinéa. J'en demande donc le retrait au profit de mon amendement n° 1786, qui, au nom du même objectif, modifie l'alinéa 67.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2859 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 2824 de Mme Zivka Park, rapporteure, est un amendement de cohérence.

(L'amendement n° 2824, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 1786.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je viens d'y faire allusion. Il étend aux partenaires sociaux de la branche du transport public urbain la possibilité de négocier un accord définissant les modalités de mise en œuvre d'une procédure de transfert

automatique des contrats de travail en cas de changement d'exploitant d'un service ou d'une partie de service public de transport de voyageurs.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vais émettre un avis favorable, mais je veux tout de même alerter sur la responsabilité de l'autorité organisatrice dans la définition des lots. Aujourd'hui, certains salariés dépendent de la convention collective applicable au transport urbain, d'autres sont régis par celle de l'interurbain ; si, du fait du découpage des lots, les salariés basculent d'une convention collective à l'autre, l'amendement permet aux partenaires sociaux de définir les conditions dans lesquelles cela va s'opérer. Je signale que la procédure fonctionne depuis plusieurs décennies en région sans nécessité d'un tel dispositif. Il ne faudrait pas que cette facilité exonère l'autorité organisatrice de la responsabilité qui lui incombe – celle de s'assurer que l'on ne balade pas les salariés d'une convention collective à l'autre.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il faut que Mme Pecresse fasse attention...

(L'amendement n° 1786 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1893 de Mme Zivka Park, rapporteure, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1893, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 39.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	37
Nombre de suffrages exprimés	35
Majorité absolue	18
Pour l'adoption	33
contre	2

(L'article 39, amendé, est adopté.)

Après l'article 39

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 3123, 1466 et 3456, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1466 et 3456 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3123.

M. Jean-Marie Sermier. Il permet aux jeunes titulaires d'un permis de conduire de passer le permis poids lourds plus tôt. Dans toute l'Union européenne, il est possible de se présenter à l'examen à 21 ans, ce qui n'est pas le cas chez nous. Or il est important de permettre aux jeunes de rejoindre plus tôt les métiers du transport : les conducteurs sont difficiles à recruter et, dans ce contexte de pénurie de main-d'œuvre, nous devons aider les entreprises à trouver des salariés.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1466.

Mme Sophie Auconie. Le transport routier de voyageurs est un secteur en tension ; il connaît une grave pénurie de conducteurs, qui complique la mise en œuvre des services publics de transport.

À ce jour, en France, il faut être âgé d'au moins 24 ans pour se présenter à l'examen du permis de conduire D – correspondant à la conduite de véhicules de transport en commun –, ou de 21 ans dans le cadre d'une formation qualifiante longue débouchant sur l'obtention d'un titre professionnel. Ces limites d'âge sont plus élevées que ne le prescrit la règle européenne et que celle applicable à l'obtention du permis C – permis poids lourds.

Cette entrée tardive dans la profession est un frein important au recrutement, alors même que le métier est en forte tension. Cet amendement propose d'aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C, ainsi que sur la réglementation européenne. Lors de chaque Congrès, le Président de la République a rappelé combien il souhaitait que nous cessions de surtransposer : voici venu le moment de « désurtransposer », madame la ministre !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3456.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'un amendement identique. Il faut vraiment avancer sur ce sujet, madame la ministre, pour permettre aux entreprises de transport souhaitant embaucher de trouver plus facilement des conducteurs. Cela aidera également les jeunes à entrer plus rapidement dans la vie active et, pour certains, leur donnera l'envie de faire ce métier.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit d'un sujet d'ordre réglementaire : je me tourne donc vers Mme la ministre pour qu'elle nous fournisse les assurances nécessaires sur le point qui vient d'être soulevé.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est clair que l'on ne peut pas se satisfaire des 40 000 à 50 000 postes non pourvus dans le domaine du transport routier, alors même que le taux de chômage est encore trop important. Nous ferons notre part du chemin, mais je voudrais quand même préciser qu'il y a aussi un enjeu d'attractivité : cela suppose des clauses sociales dans les appels d'offres permettant aux entreprises d'offrir des conditions de travail attractives. Il faut tenir compte de cet aspect dans le débat.

Le droit européen ne nous permet pas d'abaisser l'âge de conduite après une formation courte. En revanche, il existe des marges de manœuvre pour les conducteurs après une qualification longue. Cette mesure étant de niveau réglementaire, le Gouvernement prendra un décret en Conseil d'État au plus tard à la fin de l'année pour abaisser à 20 ans l'âge de conduite pour les trajets de plus de cinquante kilomètres et à 18 ans pour les autres, en application de la réglementation européenne. Je vous demande donc de retirer ces amendements. *(Mme Sophie Auconie applaudit.)*

(L'amendement n° 3123 est retiré.)

(Les amendements identiques n°s 1466 et 3456 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3120.

M. Jean-Marie Sermier. Le présent amendement vise à créer un certificat de conduite provisoire afin de favoriser le recrutement, la formation et l'emploi après l'examen. Comme vous le savez, entre l'examen et le moment où le permis arrive réellement chez le jeune, il s'écoule un délai de deux à trois mois. Il se trouve que cela se passe souvent pendant la période estivale, lorsque les transporteurs ont besoin de personnel. Lorsque nous les avons rencontrés, ils nous ont dit que les jeunes partaient pendant cette période et que, parfois, ils perdaient un certain nombre de jeunes qu'ils avaient eux-mêmes formés. Il serait donc utile que ceux-ci puissent bénéficier d'une embauche immédiatement après leur examen : les employeurs n'attendent que cela.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous avons déjà eu ce débat en commission : nous nous étions dit que la mise en place d'attestations provisoires était susceptible de favoriser la fraude. Je n'y suis donc pas favorable. Demande de retrait ; sinon, l'avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les délais de délivrance du permis de conduire sécurisé posent en effet un problème. Toutefois, la solution ne consiste pas à délivrer un document provisoire mais à raccourcir les délais pour obtenir ces titres sécurisés. Il y aurait un vrai risque à créer des titres provisoires qui, par nature, seraient moins sécurisés. Nous sommes en train de travailler avec l'Agence nationale des titres sécurisés qui, contrairement à ce que j'entends parfois dire, ne met pas plusieurs mois pour traiter les dossiers : depuis que nous lui avons mis la pression, elle les traite en un jour et demi.

L'optimisation des processus concernant les diplômes professionnels constitue également un enjeu. Nous travaillons avec le ministère du travail pour synchroniser et raccourcir l'ensemble des délais. Je ne suis donc pas favorable à l'amendement proposé. En revanche, nous devons simplifier les procédures et les délais administratifs, et c'est ce que nous sommes en train de faire.

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

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens cet amendement. Vous évoquez des risques de fraude alors que nous nous adressons à des professionnels. Il ne s'agit pas de délivrer un permis de conduire à une personne susceptible d'utiliser une automobile. Cela concerne un employeur dans le secteur des transports routiers, qui souhaite embaucher. Vous imaginez bien qu'un employeur ne prendra jamais de risque ; de plus, les employeurs français sont tout de même des gens sérieux, en qui nous pouvons avoir toute confiance. Je ne pense pas qu'il existe un risque de fraude, car l'employeur connaît le jeune, qui est venu faire des stages ou a suivi une formation dans l'entreprise : il est donc bien placé pour savoir si le jeune a obtenu son diplôme.

Il est toujours frustrant d'attendre : vous parlez d'un délai d'un jour et demi, mais nous avons entendu parler d'un délai de trois à quatre mois. La Poste met peut-être trois mois pour délivrer un diplôme,...

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cela arrive !

M. Jean-Marie Sermier....auquel cas il faudrait que nous nous rapprochions d'une autre administration, d'un autre service public. J'entends ce que vous dites mais je maintiens cet amendement pour vous mettre la pression : j'espère que vous ferez pression à votre tour sur ceux qui devraient se montrer rapides dans la délivrance de ce document.

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

Mme Valérie Lacroute. Pour compléter les propos de Jean-Marie Sermier, je signale que les entreprises qui embauchent ces jeunes les rémunèrent sans qu'ils puissent conduire. C'est une vraie difficulté pour les entreprises, qui payent une rémunération sans que le jeune puisse exercer sa profession.

Par ailleurs, la fraude n'est pas possible : l'employeur est une entreprise de transport, qui ne mettra sur la ligne qu'un jeune ayant obtenu son diplôme. De plus, la gendarmerie et la police pourront parfaitement vérifier qu'il ne s'agit pas d'une fraude.

Enfin, j'interviens souvent, en tant que parlementaire, auprès de l'agence qui délivre les titres de transport, car certains de nos concitoyens connaissent les mêmes difficultés pour obtenir leur permis. Il est vrai que cela va mieux, mais la situation n'est pas encore idéale. Il faudra vérifier ce que l'on a pu vous dire dans les différents services et accélérer le rétablissement de la situation.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vais relayer vos observations auprès du ministère de l'intérieur. De toute façon, nous poursuivons la réduction des délais, dans le sens que j'ai évoqué.

(L'amendement n° 3120 n'est pas adopté.)

Article 40

M. le président. L'amendement de suppression n° 2036, de M. Loïc Prud'homme, est défendu.

(L'amendement n° 2036, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3459.

M. Jean-Marie Sermier. Le présent amendement vise à reprendre la terminologie du code de la route. En effet, la personne responsable pécuniairement d'une infraction de non-paiement du péage n'est pas le conducteur, mais le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné. Il s'agit donc d'évoquer la personne et non le conducteur pour comptabiliser le nombre de contraventions pour la constitution du délit d'habitude en matière de non-paiement du péage.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est question dans cet amendement d'identifier la personne qui doit payer l'amende. S'agissant du domaine pénal, c'est bien le conducteur qui peut être incriminé, et non le propriétaire du véhicule. Adopter cet amendement conduirait donc à faire

supporter toutes les amendes par le propriétaire : or c'est le conducteur, et non la plaque d'immatriculation, qui doit être identifié comme responsable. Demande de retrait.

(L'amendement n° 3459, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 758 et 759 de M. Robin Reda sont défendus.

(Les amendements n°s 758 et 759, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2057, 2046 et 2049, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2057.

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre, il semble étrange de parler d'une loi sur les mobilités sans évoquer les autoroutes. Ces amendements visent donc à interdire les concessions sur les nouvelles infrastructures autoroutières et à revenir sur les concessions des autoroutes au privé afin de les renationaliser.

Je voudrais revenir sur ce scandale qu'est la cession des autoroutes au privé. L'État a touché moins de 17 milliards d'euros pour la vente des autoroutes, alors que leur prix a été estimé à 27 milliards. Cela vous fait peut-être rire, madame la ministre, mais c'est quand même un cadeau de 10 milliards que l'on a offert au privé ! *(Exclamations sur divers bancs.)*

M. Bertrand Pancher. Oh, ça va !

M. le président. Mes chers collègues, s'il vous plaît !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous revenez encore sur ce sujet !

Mme Mathilde Panot. Et alors ? J'ai le droit d'en parler si j'en ai envie, nous sommes dans l'hémicycle ! Il s'agit d'un cadeau de 10 milliards aux frais des Français sur des investissements qui avaient déjà été payés par l'État et sur lesquels il n'y a aucune concurrence : c'est donc une rente assurée pour le privé.

M. Bertrand Pancher. Blablabla !

Mme Mathilde Panot. L'évolution du montant des dividendes versés aux actionnaires des sociétés d'autoroutes atteste d'ailleurs de cette arnaque. En 2009, 950 millions d'euros étaient versés aux actionnaires ; en 2016, ce montant a atteint 4,7 milliards d'euros ! Il est donc aisé de comprendre ce qui se passe avec cette concession privée : les actionnaires se sont engraisés grâce à l'augmentation du prix des péages. C'est un véritable racket organisé !

Autre chiffre extrêmement important : en 2016, sur 1 euro payé aux péages des autoroutes, 50 centimes, soit la moitié, ont servi à engraisser les actionnaires. Si l'État avait conservé ces autoroutes, il aurait pu engranger 24 milliards d'euros de recettes : à une époque où l'on évoque très souvent la dette, les dépenses publiques et la nécessité d'organiser la transition écologique, nous aurions pu utiliser ces 24 milliards d'euros à bon escient. Tel est l'objet de cet amendement.

M. le président. Les amendements n°s 2046 et 2049 peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Vous conservez la parole, madame Panot, pour les soutenir.

Mme Mathilde Panot. Certains disent qu'après cette loi il ne pourrait pas y avoir de concession de réseaux et d'infrastructures autoroutiers et routiers. J'aimerais, madame la ministre, avoir votre avis sur le fait que des réseaux routiers sont concédés au privé. Si c'est le cas, nous y sommes complètement opposés. France Info révélait récemment que les concessionnaires autoroutiers lorgnaient depuis quelques années près de 10 000 kilomètres de réseaux routiers en France. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable pour toutes les raisons, notamment budgétaires, exposées ce matin. J'observe d'ailleurs que vos amendements n'opèrent pas une renationalisation des autoroutes existantes, mais visent à interdire la mise en concession de futures autoroutes, ce qui contredit leur exposé des motifs.

Je rappelle que le droit applicable aux autoroutes concédées a été considérablement renforcé par la loi du 7 août 2015, dite loi Macron, qui a introduit un dispositif de régulation avec intervention d'une autorité indépendante, l'ARAFER, et l'interdiction d'allonger la durée des concessions, sauf décision explicite du législateur, pour couvrir le coût d'investissements supplémentaires qui seraient demandés par l'État mais qui n'auraient pas été inclus dans le contrat initial.

On peut regretter que des contrats déjà anciens nous imposent ce carcan, mais la parole de l'État a été engagée.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous n'allons pas refaire le débat sur la nationalisation des autoroutes, nous l'avons déjà eu plusieurs fois avant et pendant la discussion de ce projet de loi. Je voudrais couper court aux rumeurs selon lesquelles il y aurait des projets d'adossement visant à confier des routes non concédées aux sociétés concessionnaires. Je le dis très clairement : le droit européen ni le droit national n'ont changé. Ils prévoient toujours que l'adossement de sections de routes nationales ne peut concerner que des sections utiles ou nécessaires à la concession existante, d'une longueur et d'un coût limités en comparaison de ceux de l'ouvrage principal et ne présentant pas d'autonomie fonctionnelle, c'est-à-dire ne pouvant pas faire l'objet d'une concession autonome, sur lesquelles le trafic est proche de celui de la section concédée. Cela représente des portions extrêmement limitées. En aucun cas il n'est question d'adosser des dizaines et des centaines de kilomètres de routes nationales sur les concessions existantes.

Je rappelle par ailleurs que les garde-fous introduits par la loi dite Macron en 2015 restent intacts et protecteurs des intérêts de l'État concédant et de l'utilisateur : tout nouvel avenant est soumis à l'ARAFER et au Conseil d'État, qui contrôlent le caractère strictement équilibré des contreparties accordées aux concessionnaires. Par ailleurs, il n'est plus possible de procéder à un allongement des contrats sans recourir à une loi, qui est alors soumise au contrôle communautaire. Je pense donc qu'il faut arrêter avec ces rumeurs.

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

M. Bertrand Pancher. Ce n'est pas en martelant des âneries qu'on en fait des vérités. Sur les sociétés d'autoroutes, ça suffit, ces tissus d'âneries, sinon retournons apprendre l'économie à l'école primaire! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Un chèque énorme a été fait à l'État par des sociétés d'autoroutes qui ont emprunté des sommes énormes, avec une rentabilité du capital de 8 % par an environ. Si on confond rentabilité du capital et bénéfice, il faut retourner à l'école primaire! Il faut arrêter de raconter des âneries aux Françaises et aux Français! Si vous voulez racheter les sociétés d'autoroutes, faites un chèque énorme. L'ensemble des responsables politiques et des formations politiques de ce pays ont regardé ce que ça donnait et tout le monde s'est dit « il faut arrêter! » Il faut continuer jusqu'au terme des remboursements, mais arrêtez de dire qu'il faut renationaliser les sociétés d'autoroutes! On a fait assez d'âneries sur le plan économique dans notre pays, n'en rajoutons pas une autre! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Jean-Marie Sermier. J'ai une question toute simple, madame la ministre. J'avais bien compris que nous avions concédé des autoroutes à un certain nombre d'entreprises, mais il m'avait échappé qu'on les avait vendues : pouvez-vous me préciser la date de la vente? (*Rires sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Je voudrais rassurer M. le député : nous ne les avons pas vendues! (*Sourires*)

M. Jean-Paul Lecoq. Qui est vendu dans cette histoire?

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. J'apprécie beaucoup votre mépris : c'est très agréable d'être renvoyée à l'école primaire!

Selon les évaluations de l'ARAFER, depuis les négociations conduites en 2015 par Emmanuel Macron, la revalorisation de la formule de calcul par rapport à l'accord initialement signé entraîne un surcoût de 500 millions d'euros pour les usagers : ce n'est pas exactement ce que j'appelle protéger les intérêts publics!

Je pourrais également citer les référés dans lesquels la Cour des comptes pointe la faiblesse de l'État face aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, et j'en passe et des meilleures. Ce débat intéresse énormément de Français et de Françaises. Vous pouvez donc renvoyer l'ensemble des Français et des Françaises à l'école primaire. Cela n'empêchera pas que la question des autoroutes soit un véritable scandale qui a appauvri l'État des recettes qui lui auraient permis de faire énormément de choses dont notre pays a besoin.

(*Les amendements n° 2057, 2046 et 2049, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

(*L'article 40 est adopté.*)

Après l'article 40

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 3106.

Mme Laurianne Rossi. Défendu.

(*L'amendement n° 3106, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Article 40 bis

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2077.

Mme Mathilde Panot. Défendu.

(*L'amendement n° 2077, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(*L'article 40 bis est adopté.*)

Après l'article 40 bis

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 2596.

M. Guillaume Kasbarian. L'objet de cet amendement de Mme Zannier est de s'assurer que l'implantation des barrières de péage sur les autoroutes dont la gestion est concédée respecte le principe d'égalité et ne cause pas de déséquilibre injuste entre les territoires en faisant peser le financement des autoroutes sur certains territoires et certaines populations en particulier. Certains territoires sont en effet particulièrement concernés par la présence de nombreuses barrières de péage, quand d'autres axes autoroutiers sont relativement épargnés. Cette disparité met en péril le respect du principe d'égalité entre nos concitoyens. C'est notamment le cas de l'ancien bassin houiller de Moselle-est, qui concentre de nombreux péages, lesquels rendent prohibitif le recours au réseau autoroutier et mettent en péril le développement économique de la région.

Par ailleurs, les tarifs appliqués ne distinguent pas entre les riverains amenés à utiliser le réseau autoroutier à des fins professionnelles et les autres, au risque de porter une nouvelle atteinte au principe d'égalité tel que le Conseil d'État l'a appliqué dans le cas de l'île de Ré.

Eu égard à cette situation, il est important de veiller à ce que la répartition des barrières de péage et les tarifs pratiqués ne portent pas une atteinte excessive au principe d'égalité.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Les tarifs de péage reflètent les coûts de construction et d'entretien, qui peuvent varier d'une zone à l'autre. De ce fait, il ne semble pas possible de mettre en place le système que vous préconisez. Ce sera donc un avis défavorable.

(*L'amendement n° 2596, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1630.

Mme Sophie Auconie. Dans un référé du 23 janvier 2019 sur le plan de relance autoroutier du Gouvernement, la Cour des comptes a noté une définition insuffisante du caractère « compensable » des opérations et travaux réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Or ce manque de précision peut entraîner, selon la Cour des comptes, une incertitude du calcul de la compensation par l'État en

faveur des sociétés concessionnaires et un sur-investissement sur le réseau autoroutier concédé, alors même que le réseau national non concédé, à la charge de l'État, souffre d'un sous-investissement chronique.

C'est pourquoi, et pour éviter une dérive financière des compensations de l'État, cet amendement propose qu'un décret définisse les caractères de nécessité et d'utilité de ces travaux non prévus uniquement selon les conditions d'exploitation du service ou des nouveaux besoins en matière de desserte du territoire.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement semble satisfait par la première phrase du quatrième alinéa de l'article L.122-4 du code de la voirie routière, qui dispose que « des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la délégation peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal. » Ce sera donc une demande de retrait.

(L'amendement n° 1630, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1636.

Mme Sophie Auconie. Dans son référé du 23 janvier 2019 sur le plan de relance autoroutier du Gouvernement, la Cour des Comptes a recommandé que ce soit des organismes indépendants qui réalisent des études et hypothèses économiques ouvrant la voie à des compensations pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En effet, « la traçabilité de ces travaux d'évaluation n'est pas toujours parfaite. » Afin d'assurer le bon emploi de l'argent public, il semble nécessaire de prévoir que ces études soient le fait d'organismes indépendants.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est effectivement important qu'un acteur indépendant intervienne dans ce processus, mais c'est justement une prérogative de l'ARAFER, autorité indépendante, qui réalise un contrôle destiné à empêcher les « surcompensations ». Ce sera donc une demande de retrait, sinon défavorable.

(L'amendement n° 1636, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 2258.

M. Guillaume Kasbarian. Le modèle de la concession autoroutière est assez profitable. Selon les rapports consacrés à la question, en 2017, les concessionnaires ont réalisé un chiffre d'affaires de 10,1 milliards d'euros, un résultat net de 2,8 milliards d'euros, soit 28 % de résultat net, et ils ont versé 1,4 milliard d'euros de dividendes, soit 14 %.

M. Jean-Paul Lecoq. Tiens, M. Pancher n'est plus là !

M. Guillaume Kasbarian. Je ne suis pas là pour leur jeter la pierre, mais je remarque que dans le cadre des nouvelles concessions autoroutières, l'État et les collectivités sont parfois amenés à verser des subventions, donc de l'argent public, à ces sociétés. Nous avons lancé ce débat en commission, mais quid des petites routes ou autoroutes qui ne sont

pas rentables ? J'ai vérifié : toutes les concessions, sauf une, sont bénéficiaires. Pourtant, on continue à leur verser de l'argent public. Ainsi la SAPN a fait 121,6 millions de résultat net et a bénéficié d'une subvention publique de 6,1 millions d'euros. Escota a fait un résultat net de 211 millions d'euros et bénéficié de 31,9 millions d'euros d'argent public.

Il faut arrêter de donner de l'argent public pour de nouvelles concessions autoroutières alors que le modèle est particulièrement rentable. C'est l'objet de cet amendement. Je le répète, je ne remets pas en cause les concessions existantes ; il s'agit simplement d'arrêter de leur verser de l'argent public, à un moment où on essaie de trouver des marges de manœuvre budgétaires et de faire des économies.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Votre amendement souhaite modifier l'alinéa 4 de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, que je vous lis : « Des ouvrages ou des aménagements non prévus au cahier des charges de la [concession d'autoroute] peuvent être intégrés à l'assiette de celle-ci, sous condition stricte de leur nécessité ou de leur utilité, ainsi que de leur caractère accessoire par rapport à l'ouvrage principal. Leur financement ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire ». Votre amendement supprime la dernière phrase de cet alinéa, ce qui aurait un effet inverse à ce que vous recherchez : si l'on supprime la possibilité d'augmenter les péages, qui financera les investissements supplémentaires demandés par l'État ?

Par ailleurs, si vous supprimez toute possibilité de subventions publiques pour de nouvelles concessions, il est probable que des sections d'autoroute peu rentables mais pourtant utiles pour l'aménagement du territoire ne seront pas construites, faute de candidats. Je vous demande donc de retirer l'amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. J'entends les besoins d'investissements, mais lorsque le résultat net est de 28 %, on peut les faire !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ce ne sont pas les mêmes !

M. Guillaume Kasbarian. Il y a un projet de mise en concession autoroutière de la RN 154 entre Dreux et Orléans. Un tronçon de cette route nationale, entre Chartres et Dreux, est déjà en deux fois deux voies avec un terre-plein central. On peut y rouler à 110 kilomètres-heure, et les usagers l'utilisent quotidiennement pour se rendre au travail. Il est prévu qu'une subvention d'équilibre soit versée pour la future concession autoroutière : non seulement nous allons concéder une route nationale, dont une partie est déjà à deux fois deux voies avec un terre-plein central, mais nous allons en plus verser à la société, dans le modèle global, une subvention d'équilibre de 50 millions d'euros.

Comment expliquer aux usagers qu'un tronçon déjà existant va être mis en concession, qu'ils devront payer un péage représentant entre 850 euros et 1 000 euros par an pour aller à leur travail, cela en empruntant une route sur laquelle ils roulaient déjà tous les jours, et qu'en plus, leurs

impôts serviront à verser une subvention d'équilibre à la société concessionnaire? C'est extrêmement compliqué à justifier! (M. Jean-Paul Lecoq applaudit.)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous pourrions peut-être poursuivre cette discussion en dehors de l'hémicycle. Nous ne versons pas de subventions par plaisir : l'autoroute entre Toulouse et Castres est extrêmement attendue depuis des années, mais comme le trafic ne permet pas de couvrir le coût des travaux, une subvention – strictement nécessaire à la réalisation de l'infrastructure – est versée. Je vous propose d'en discuter en dehors de l'hémicycle. Avis défavorable sur cet amendement.

(L'amendement n° 2258 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 2260.

M. Guillaume Kasbarian. Il propose qu'une part importante du résultat net des sociétés autoroutières soit directement versée à la concession, en limitant la distribution de dividendes à 50 % du résultat net. Je ne reviens pas sur le modèle économique que j'ai décrit tout à l'heure.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Nous en parlions encore ce matin : modifier les clauses des contrats de concession existants nécessite une renégociation, au cours de laquelle les sociétés seront en droit d'exiger de l'État une compensation de toute contrainte ou charge supplémentaire.

(L'amendement n° 2260, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 2259.

M. Guillaume Kasbarian. Il propose d'introduire un dispositif de contrôle des augmentations de péage. Dans le cadre de l'examen de la loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite loi PACTE, tout le monde a dit, au moment de la discussion sur la privatisation du groupe ADP, qu'il ne fallait surtout pas reproduire l'erreur commise par nos prédécesseurs sur les concessions autoroutières. Nous avons donc introduit un mécanisme de contrôle, qui permet à l'État de fixer les tarifs aéroportuaires tous les cinq ans et d'avoir ainsi un pouvoir de contrôle sur les tarifs fixés au futur concessionnaire d'ADP.

Je vous propose d'appliquer ce mécanisme aux concessions autoroutières et de donner ainsi à l'État un outil permettant de fixer les tarifs de péage sur le long terme et, éventuellement, de s'opposer à des augmentations des tarifs de péage. Encore une fois, j'aurai beaucoup de mal à expliquer demain le montant du péage pour un trajet effectué quotidiennement sur la RN 154, d'autant plus que je n'aurai aucune garantie sur la stabilité de ce tarif. Je ne vois pas quels seront les mécanismes de contrôle.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement propose d'introduire des contrats qui existent déjà : ce sont les contrats de concession passés avec les sociétés d'autoroutes. Les clauses de ces contrats pluriannuels, conclus entre l'État et les sociétés concessionnaires, définissent le dispositif

d'évolution des tarifs de péage, en application du décret du 24 janvier 1995. Je vous demande le retrait de l'amendement, cher collègue ; à défaut, mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 2259, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 1230 et 1229, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Laëticia Romeiro Dias, pour les soutenir.

Mme Laëticia Romeiro Dias. Je vous demande de mettre fin à une erreur grave commise par des gouvernements précédents, qui ont décidé, dans le cadre d'une concession autoroutière, d'installer un péage en pleine métropole francilienne, à quelques kilomètres de Paris, à Dourdan. Cette décision passée est lourde de conséquences : beaucoup d'habitants de la grande couronne, déjà pénalisés par une insuffisance de solutions de transports collectifs, sont contraints de payer chaque jour, pour se rendre au travail, un droit de péage de 1,70 euro à l'aller comme au retour, ce qui représente en moyenne 550 euros par an et par personne, soit 1 100 euros pour un couple. Cela fait un peu cher le droit d'aller travailler !

Il s'agit d'une question d'égalité territoriale entre Franciliens. Je passe rapidement sur tous les effets induits de cette erreur passée : trafic de poids lourds qui s'accroît sur la RN 20, congestion du trafic urbain qui rend la vie des Essonnais impossible et a un impact très négatif sur l'environnement et la santé.

Je vous propose une solution : exonérer à court terme certaines catégories de véhicules du paiement du péage de Dourdan, au moins pour cesser, le plus rapidement possible, de pénaliser les ménages, et introduire, pour l'avenir, la gratuité totale de cette portion francilienne, dont l'urbanisation ne fait que croître, aggravant année après année la situation.

Au-delà de ces propositions techniques, qui, j'en conviens, pourraient être discutées, je vous demande une solution pour les habitants du sud de l'Île-de-France, madame la ministre.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je comprends bien votre préoccupation, chère collègue. Vous indiquez dans l'exposé des motifs de votre amendement que le tronçon reliant Dourdan à La Folie Bessin est le seul payant en Île-de-France pour rejoindre la capitale. Dans ma circonscription, qui se situe à 15 kilomètres de Paris, il y a également des péages, par exemple entre Fosses et Saint-Witz.

Je vous demande le retrait de ces amendements pour deux raisons. Tout d'abord, il est nécessaire d'évaluer leur coût, car il induit un manque à gagner pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, que l'État devra compenser. En outre, nous n'avons pas réalisé ce chiffrage, donc nous ignorons tout du coût de la mesure. Je comprends bien le problème, mais, dans les faits, votre proposition est irréalisable. Je vous demande donc de retirer vos amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La barrière de péage existe depuis 1972. C'est l'étalement urbain qui a placé ce péage à proximité d'habitations. En effet, les gens résident de plus en plus loin des centres des métropoles. Avec ce projet de loi,

nous avons justement réfléchi aux moyens de développer les alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour se rendre au travail. Il faut réfléchir à l'étalement urbain, qui allonge les trajets, plutôt que remettre en cause cette barrière de péage, surtout qu'il y a des cas analogues en Île-de-France et autour d'autres métropoles.

M. Jean-Paul Lecoq. Comme Le Havre !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, monsieur le député.

On ne peut pas exempter de péage les personnes habitant à moins de 15 kilomètres d'une métropole tout en continuant à faire payer ceux qui résident dans des zones plus rurales. Je vous demande donc de retirer vos amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(Les amendements n° 1230 et 1229, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian, pour soutenir l'amendement n° 2261.

M. Guillaume Kasbarian. C'est ma dernière tentative d'apporter quelques restrictions aux concessions autoroutières. L'amendement vise à donner à l'ARAFER le pouvoir de prendre des mesures destinées à prévenir le surendettement des concessionnaires, comme la limitation de la distribution de dividendes. Il est beaucoup moins ambitieux que le n° 2260, qui plafonnait à 50 % du résultat net le versement de dividendes. L'objectif est de mieux contrôler les contrats de concession des autoroutes.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement vise à donner à l'ARAFER le pouvoir d'imposer des prescriptions relatives à la distribution de dividendes. Toutefois, il ne lui fournit malheureusement aucun moyen de s'assurer de leur application. De ce fait, l'ARAFER est réduite à un rôle de conseiller économique. Cette extension de ses compétences ne me paraît pas pertinente. Monsieur le député, je vous demande le retrait de votre amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement d'appel est motivé par votre préoccupation sur les conditions de la mise en concession de l'autoroute A 154, notamment pour les automobilistes bénéficiant aujourd'hui d'un itinéraire gratuit et qui pourraient demain devoir acquitter un péage. Je vous propose que nous regardions ensemble comment prendre en compte cette préoccupation dans le cahier des charges de la mise en concession, qui sera défini par l'État. Je vous propose de retirer l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Madame la ministre, je vous remercie pour votre proposition de discuter de ce sujet important pour les Euréliens. Encore une fois, il est compliqué pour des gens se rendant tous les jours au travail par une route à deux fois deux voies avec un terre-plein central et dont la vitesse est limitée à 110 kilomètres-heure de devoir payer un péage représentant 850 euros par an. Les entreprises qui veulent recruter et qui cherchent à faire venir des gens dans le bassin d'emploi seront également exposées à la mise en place de ce péage. Il s'agit d'un sujet de préoccupation majeur pour les citoyens de ma circonscrip-

tion et de mon département. Je vous remercie pour votre proposition ; je serai très heureux de participer à la rédaction de l'appel d'offres et d'en discuter avec vous. Je ne veux pas être dogmatique, mais m'assurer que les citoyens ne sont pas lésés et qu'ils bénéficient, en se rendant au travail, d'un transport sûr et moins cher, ce qui est le but du projet de loi. Telle est ma préoccupation. Je vous remercie d'avoir fait ce pas et je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2261 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 96.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous vous proposons un amendement responsable. Il ne s'agit pas de demander la renégociation de contrats de concession, que l'on sait impossible ou qui coûterait bien plus cher aux Français. Nous ne voulons pas faire rêver avec des propositions intenables.

Effectivement, il y a des sociétés qui, certes, paient des impôts, mais gagnent de l'argent. Elles peuvent être mobilisées pour certaines opérations, et il serait utile, comme le propose l'amendement de Martial Saddier, d'autoriser ces sociétés à participer, y compris financièrement, aux projets locaux de mobilité douce dans leur territoire.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement n'est pas normatif et ne crée aucune nouvelle règle de droit.

Par ailleurs, les sociétés d'autoroutes peuvent déjà, si elles le souhaitent, promouvoir les mobilités douces. Je vous demande donc de retirer l'amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Retirez-vous l'amendement, monsieur Sermier ?

M. Jean-Marie Sermier. Il ne s'agissait pas d'un amendement d'appel pour vous, mais pour les sociétés autoroutières, qui l'auront bien compris. Si vous nous dites qu'elles peuvent déjà participer aux projets locaux de mobilité douce, nous retirons l'amendement.

(L'amendement n° 96 est retiré.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Article 40 ter A

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2084, tendant à la suppression de l'article.

Mme Mathilde Panot. Sa défense vaudra aussi pour l'amendement n° 2090, tendant à la suppression de l'article 40 ter B. En effet, il nous semble que les articles 40 ter A et 40 ter B ouvrent la voie à de nouvelles concessions de tronçons du réseau routier au secteur privé, auxquelles nous sommes opposés.

Il est déplorable que l'Assemblée nationale refuse de prendre en considération des chiffres exacts. Citons par exemple les milliards distribués aux actionnaires par les concessionnaires autoroutiers – 950 millions d'euros en 2009, 4,7 milliards d'euros aujourd'hui. En 2016, sur chaque euro de péage, 50 centimes sont allés aux actionnaires.

Chers collègues, si vous n'avez toujours pas compris que la colère exprimée par les gilets jaunes vient du fait qu'ils sont pris en étau entre l'augmentation généralisée des péages – pour nourrir et gaver les actionnaires – et celle du prix de l'essence, sans doute faut-il recourir à d'autres arguments que ceux, pitoyables, suggérant de retourner à l'école primaire.

Nous sommes et resterons fermement opposés à toute nouvelle concession sur les réseaux routiers et autoroutiers.

(L'amendement n° 2084, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1891 de la commission est rédactionnel.

(L'amendement n° 1891, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 40 ter A, amendé, est adopté.)

Article 40 ter B

M. le président. L'amendement n° 2090 de Mme Mathilde Panot, tendant à la suppression de l'article, est défendu.

(L'amendement n° 2090, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 40 ter B est adopté.)

Article 40 ter C

M. le président. L'amendement n° 1890 de la commission est rédactionnel.

(L'amendement n° 1890, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 40 ter C, amendé, est adopté.)

Article 40 ter D

(L'article 40 ter D est adopté.)

Article 40 ter

La commission a supprimé l'article 40 ter.

Article 41

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2592.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La primauté de la convention collective nationale unifiée « ports et manutention » sur les accords d'entreprise a été voulue par le législateur et les partenaires sociaux lors de l'adoption de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

L'amendement a pour objet de réaffirmer explicitement la primauté de la convention collective de branche. Dans le contexte de la relance de notre stratégie portuaire, de la définition du modèle économique des ports et du projet de fusion des ports de l'axe Seine, cette réaffirmation est un gage important de la préservation des équilibres obtenus en concertation avec les partenaires sociaux.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Voilà du travail comme on l'aime : on discute jusqu'à ce que l'on trouve un accord. Nous nous félicitons de votre volonté de réaffirmer la primauté de l'accord de branche, et nous espérons qu'il en ira de même tout au long du processus.

Cet amendement apaisera des inquiétudes ; mais nous aurions pu en débattre, ensemble, au Parlement. C'est aussi pour cela que nous nous sommes opposés aux ordonnances. Je tenais à le réaffirmer, même si j'apprécie le travail que vous avez mené, avec vos collaborateurs comme avec les organisations syndicales.

(L'amendement n° 2592 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1887 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 1887, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 41, amendé, est adopté.)

Article 42

(L'article 42 est adopté.)

Article 43

M. le président. L'amendement n° 2091 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

(L'amendement n° 2091, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 43 est adopté.)

Article 43 bis

M. le président. L'amendement n° 1884 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 1884, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 43 bis, amendé, est adopté.)

Article 44

(L'article 44 est adopté.)

Article 44 bis

M. le président. L'article 44 bis a été supprimé par la commission.

Je suis saisi de deux amendements identiques tendant à le rétablir, n° 1711 et 1968.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1711.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement reprend une proposition de loi de notre ancien collègue Yves Jégo, visant à assurer un réel service minimum dans les transports ferroviaires.

En 2007, une loi a instauré un service minimum à la SNCF. Certes, ce texte a permis certaines avancées, notamment une meilleure information des voyageurs en cas de grève ; il a inscrit dans notre législation l'élaboration par les transporteurs d'un plan de transports « adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transports ». Ce plan prend donc en considération l'importance de la perturbation.

Mais il n'existe toujours aucun service minimum véritable ; dans certaines gares, parfois, aucun train ne circule. Il est donc nécessaire, pour assurer l'égalité territoriale, que chacun bénéficie d'un service minimum ; il doit être réel dans toutes les gares, afin de laisser à tous les Français la possibilité – même réduite – de se déplacer.

Cet amendement complète donc la loi de 2007 et permet la mise en place d'un tel service minimum. Le plan de transports pourra ainsi être réellement appliqué, car l'entreprise de transports pourra requérir le concours des salariés indispensable à sa mise en place.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1968.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement tend à porter à soixante-douze heures le délai dans lequel les salariés doivent faire connaître leur intention de participer à la grève. Cette disposition, introduite par le Sénat, a malheureusement été supprimée en commission.

Dans la réalité, on voit bien que le délai de quarante-huit heures est trop court pour assurer une organisation optimale du service en cas de perturbations. Cet allongement permettrait aux entreprises de transports qui souhaitent mettre en place un accord collectif de prévisibilité d'être plus réactives.

Notre objectif est de concilier autant que faire se peut les intérêts des salariés qui souhaitent faire grève et ceux des voyageurs qui pourraient ainsi mieux prévoir leurs voyages les jours de grève.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements visent à rétablir une disposition introduite par le Sénat, que nous avons supprimée en commission à mon initiative.

L'allongement du délai de prévenance qui s'impose aux salariés ayant l'intention de faire grève ne semble pas souhaitable. Tout d'abord, il n'est pas démontré qu'une telle mesure améliorerait significativement la continuité du service. Par ailleurs, et je suis sûre que M. Lecoq ne me contredira pas sur ce point, le principe de continuité du service doit être concilié avec le droit de grève, qui est constitutionnellement garanti.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

(Les amendements identiques n° 1711 et 1968, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Après l'article 44 bis

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1969.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement porte sur les modalités de remboursement des titres de transport aux usagers. Ce remboursement doit être effectué dès lors que la continuité du service n'a pas pu être assurée : nous proposons qu'en cas de défaut d'exécution du plan de transports, l'autorité organisatrice impose au transporteur, quand celui-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transport aux usagers en fonction de la durée de non-exécution de ce plan. Il s'agit donc de ne pas mettre le remboursement à la charge de l'autorité organisatrice.

Les modalités pratiques seront déterminées par une convention entre l'autorité organisatrice et le transporteur.

Il est également proposé que l'utilisateur qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport ait le droit de faire prolonger la validité de cet abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est là l'exemple même d'une disposition qui doit être convenue entre l'autorité organisatrice et l'opérateur ! Cela ne relève pas de la loi. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1969 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1640.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement porte encore sur le délai de quarante-huit heures dont disposent les salariés pour informer leur employeur de leur intention de participer à une grève ; c'est l'article L.1324-7 du code des transports. Ce délai est insatisfaisant : trop court, il ne permet pas l'organisation optimale du service.

Je vous demande donc de revenir sur votre position et d'adopter cet amendement. Il est de notre ressort d'assurer l'équité territoriale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en France.

(L'amendement n° 1640, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 45

M. le président. L'amendement n° 1883 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 1883, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 45, amendé, est adopté.)

Article 46

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2267 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Cet amendement apporte des clarifications sur deux points.

D'une part, il préserve l'obligation faite aux exploitants d'installations de service de publier sur un site internet les capacités disponibles, afin de permettre à un éventuel candidat de se déclarer. D'autre part, il circonscrit le champ de l'exemption de certaines lignes – que je ne détaille pas ici.

(L'amendement n° 2267 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 46, amendé, est adopté.)

Article 46 bis

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2140 et 2484.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2140.

Mme Mathilde Panot. Nous demandons la suppression de cet article qui autorise le transfert de certaines lignes ferroviaires dites « petites lignes » aux collectivités qui en feraient la demande à compter du 1^{er} janvier 2020.

Au moment où nous parlons beaucoup de l'abandon de ces petites lignes, et alors que la moitié du réseau initial – près de 22 000 kilomètres de lignes au service des voyageurs – a été fermée au siècle dernier, 56 lignes et 120 gares sont encore, selon le rapport Spinetta, menacées de fermeture. Et ce n'est pas fini !

Il nous semble important de ne pas transférer cette charge aux collectivités, qui n'auront pas forcément les moyens de l'assumer. SNCF Réseau doit rester le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2484.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous nous opposons à ces dispositions qui fixent le cadre du transfert des lignes d'intérêt local aux collectivités qui en feraient la demande.

Je l'ai déjà dit, les acteurs du dossier s'adonnent aujourd'hui à un véritable concours Lépine des alternatives moins chères : ôter les rails de certaines lignes pour poser du macadam, faire circuler des cars... D'autres décideurs imaginent des rails sur bitume ou des trains sur pneus !

Rien pourtant ne justifie que les trains soient remplacés par quoi que ce soit d'autre. Garantir la pérennité de ces 15 % du réseau national est un enjeu social et écologique à l'échelle nationale. Il faut penser à l'avenir, car nous ne savons pas quel mode de transport utiliseront demain nos enfants et nos petits-enfants.

Nous considérons, en conséquence, qu'il appartient à l'État d'apporter aux collectivités des réponses financières pertinentes pour l'entretien de ces lignes. Quoi que vous en disiez, madame la ministre, ce n'est pas le cas aujourd'hui – d'où cet amendement de suppression.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet article a été introduit par le Sénat pour répondre à une demande des régions. Il vise justement à éviter l'abandon des petites lignes que vous dénoncez, en permettant aux régions de les reprendre. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 2140 et 2484, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2257 rectifié.

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'article 46 bis introduit diverses possibilités de schémas innovants pour la gestion des petites lignes ferroviaires. Cet amendement vise à limiter ces possibilités à trois cas : transfert de gestion, à la demande des régions intéressées ; désignation de gestionnaires d'infrastructure conventionnés par SNCF Réseau ; mise en place de concessions ou de marchés de partenariat pour la gestion des petites lignes.

(L'amendement n° 2257 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté et l'amendement n° 1993 tombe.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3091 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement prévoit que les demandes de transfert de gestion des petites lignes formulées par les régions feront l'objet d'un avis simple de SNCF Réseau, dans la mesure où il s'agit de biens qui lui ont été confiés par l'État, dont il est aujourd'hui le gestionnaire d'infrastructure.

On nous suspecte toujours de vouloir privatiser, mais je voudrais souligner que, dans le cadre de la réforme ferroviaire, c'est bien l'État qui redevient le propriétaire du réseau.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est bien, madame la ministre, vous allez dans le bon sens! (*Sourires.*)

(*L'amendement n° 3091 rectifié, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3486 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit d'un amendement de cohérence avec la récente ordonnance sur la gouvernance de la SNCF.

(*L'amendement n° 3486 rectifié, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3487.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Amendement de cohérence, comme le précédent.

(*L'amendement n° 3487, accepté par la commission, est adopté.*)

(*L'article 46 bis, amendé, est adopté.*)

Après l'article 46 bis

M. le président. L'amendement n° 2604 de Mme Zivka Park est défendu.

(*L'amendement n° 2604, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Article 47

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2153.

Mme Mathilde Panot. Il vise à mettre fin à la séparation comptable dans le secteur ferroviaire. Celle-ci n'a servi qu'à préparer le terrain de l'ouverture à la concurrence, en créant artificiellement le déficit de la SNCF. Elle nuit considérablement à la pérennité des acteurs ferroviaires, tout en attestant de l'hypocrisie de ceux qui pratiquent une ouverture à la concurrence à géométrie variable.

(*L'amendement n° 2153, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(*L'article 47 est adopté.*)

Article 48

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2158 et 2485, qui visent à supprimer l'article.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2158.

Mme Mathilde Panot. Il a pour objet de remédier aux problèmes de formation et à la dégradation future de la sécurité découlant des trois nouvelles exonérations d'obligations de licence pour les conducteurs sur les réseaux d'infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes, les services régionaux de fret ferroviaire et les services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée.

Nous sommes opposés à cet assouplissement des obligations liées aux licences qui, je le répète, peut poser de graves problèmes de sécurité.

M. le président. L'amendement n° 2485 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Ce n'est pas l'article 48, mais l'article 50 du projet de loi qui exonère certains conducteurs de trains de l'obligation d'être titulaires d'une licence. L'article 48 exempte certaines entreprises de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire, comme le permet l'article 2 de la directive européenne du 21 novembre 2012.

La licence d'entreprise ferroviaire n'a pas le même objectif que la licence des conducteurs. Le décret du 7 mars 2003, qui définit la licence d'entreprise ferroviaire, prévoit que celle-ci concerne les garanties de l'entreprise en matière de connaissances, d'expérience et d'organisation de gestion, de capacité financière, d'honorabilité et de couverture des risques.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de retirer ces amendements. À défaut, j'y donnerai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Mme la rapporteure a décrit les conditions à remplir pour obtenir une licence d'entreprise ferroviaire. L'article 48 évoque cependant bien un assouplissement : pour réduire le coût du dossier, vous vous apprêtez à assouplir cette règle d'entreprise ferroviaire.

Cela nous pose problème. En matière d'honorabilité ou de sécurité, les normes doivent être préservées, et non assouplies au prétexte que monter le dossier coûte trop cher.

Tel était le sens des amendements que nous défendons sur cet article, où il est bien question de l'entreprise ferroviaire, non des conducteurs de trains.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit de permettre à des entreprises d'intervenir plus facilement sur de petits réseaux séparés. L'idée est qu'il soit simple d'entreprendre dans le ferroviaire...

M. Jean-Paul Lecoq. Il faut que ce soit dans le respect des normes !

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...dans le respect des règles de sécurité, évidemment, sans quoi on décourage tout le monde.

(*Les amendements identiques n°s 2158 et 2485 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2272.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Il vise à maintenir une obligation d'assurance pour toutes les entreprises ferroviaires nouvellement bénéficiaires de l'exemption de licence.

M. Jean-Paul Lecoq. Encore heureux !

M. Jean-Baptiste Djebbari. L'exemption peut être valide pour les exploitations que détaille l'amendement.

(L'amendement n° 2272, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 48, amendé, est adopté.)

Article 49

M. le président. L'amendement n° 2169 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

(L'amendement n° 2169, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 49 est adopté.)

Article 49 bis

M. le président. La commission a supprimé l'article 49 bis. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1060, visant à le rétablir.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'inscrire dans le code des transports une définition de la soutenabilité des péages ferroviaires, afin de limiter l'augmentation des redevances et de maintenir une offre adaptée.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable : j'ai moi-même défendu en commission l'amendement supprimant cette disposition.

(L'amendement n° 1060, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 50

M. le président. L'amendement n° 2174 de Mme Mathilde Panot est défendu.

(L'amendement n° 2174, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2486 M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 2486, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 50 est adopté.)

Après l'article 50

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1477 rectifié, portant article additionnel après l'article 50.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement d'Emmanuel Maquet vise à exonérer de la taxe intérieure sur le charbon les chemins de fer touristiques. Il est vrai qu'ils rejettent un peu de dioxyde de carbone (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM*) mais de manière très marginale, et, en tout cas, beaucoup moins que les quatre centrales à charbon dont nous parlions il y a peu.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas très écologique !

Mme Delphine Batho. Nous en reparlerons la semaine prochaine !

M. Jean-Marie Sermier. Souvent gérés par des associations, ces trains représentent non seulement un atout touristique, mais aussi la mémoire de ce qui existait en matière de dessertes et d'activité voici quelques années. L'adoption de cet amendement enverrait un signe aux cheminots, qui sont souvent très mobilisés pour faire revivre cette histoire.

Lorsque l'on prépare l'avenir, il est bon de savoir d'où l'on vient, donc de conserver ces trains.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Bien que M. Sermier ait très bien défendu son amendement, j'y donnerai un avis défavorable, pour toutes les raisons que nous avons évoquées en commission.

(L'amendement n° 1477 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 2863 et 2827 de Mme Delphine Batho sont défendus.

(Les amendements n°s 2863 et 2827, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 3 rectifié de M. François Ruffin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement déposé par mon collègue François Ruffin, que Mme Batho, qui en est également signataire, ne peut défendre puisque son temps de parole est écoulé, ainsi que le suivant, le n° 2845, proposent des suppressions de lignes intérieures lorsqu'elles sont substituables par le train, avec deux méthodes de calcul différentes. Ils appellent tous deux une réponse de la part de Mme la ministre.

Ces amendements sont issus d'une proposition de loi déposée par plusieurs députés de différents groupes. Ils correspondent à l'enjeu écologique de notre temps, qui répond à une quadruple injustice : climatique, tout d'abord – l'avion est au moins cinquante fois plus polluant que le train – ; sociale, puisqu'on estime qu'à l'échelle mondiale, les personnes qui prennent l'avion sont les 5 % des habitants les plus riches de la planète et qu'en France, 50 % des déplacements sont le fait des 2 % les plus aisés ; fiscale, car notre pays favorise l'aérien au détriment du ferroviaire, notamment avec l'absence de taxation sur le kérosène et l'exonération de TVA – les organisations non gouvernementales estiment à 3,6 milliards d'euros le manque à gagner fiscal ; territoriale, enfin, avec la fermeture des petites gares et des petites lignes. Le symbole le plus flagrant en est la disparition quasi totale des trains de nuit en France.

L'amendement 3 rectifié vise à interdire les vols intérieurs substituables par le train, avec une différence de deux heures trente – qui se limite en réalité à une demi-heure si l'on tient compte du temps de trajet entre aéroport et centre-ville au départ comme à l'arrivée. La distance Paris-Marseille, par exemple, peut se parcourir en avion en une heure vingt, contre trois heures cinq en TGV. Nous proposons donc sur cette liaison, où la différence entre les deux modes de transport est inférieure à deux heures trente, de supprimer le vol entre Paris et Marseille.

Au moment où la jeunesse de notre pays se lève pour refuser le modèle économique dans lequel nous vivons et nous appeler à agir face à l'urgence écologique et climatique, nous pourrions éviter par ce moyen 1,1 à 1,2 million de tonnes d'équivalent CO₂ par an. La mesure est donc extrêmement importante.

Dans le même esprit, l'amendement n° 2845 de Mme Batho suggère d'interdire les lignes intérieures pour tous les trajets sur lesquels la différence serait inférieure ou égale à cinq heures.

Nous vous demandons donc solennellement, madame la ministre, de répondre aux propositions formulées par ces deux amendements. C'est une mesure d'urgence écologique et climatique, soutenue par plusieurs associations, qui pourrait être mise en œuvre immédiatement sans pour autant interdire aux Français de se déplacer.

M. le président. Madame Panot, la correction m'a imposé de ne pas vous interrompre, de ne pas vous bâillonner. Cependant, sachez que vous n'étiez pas en droit de vous exprimer sur le premier amendement, puisque vous n'en étiez pas signataire et que Mme Batho n'avait pas été en mesure de le défendre.

Mme Delphine Batho. Si, puisque nous sommes en temps programmé !

M. le président. Je vous ai laissé parler, considérant que votre propos valait présentation de l'amendement suivant.

(L'amendement n° 3 rectifié n'est pas adopté.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho, pour un rappel au règlement.

Mme Delphine Batho. Mon rappel au règlement, fondé sur l'article 58 alinéa 1, concerne le déroulement de la séance.

Ce n'est pas parce que les députés non inscrits ne disposent plus de temps de parole que leurs amendements importants qui font l'objet d'un débat public fort ne doivent pas donner lieu à une réponse argumentée, même brève, du Gouvernement et de la rapporteure. Je tenais à le rappeler.

Après l'article 50 (suite)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2845, à moins que vous ne considériez l'avoir déjà fait.

Mme Mathilde Panot. Je reprends la parole, car cet amendement de Mme Batho, qui n'a malheureusement plus de temps de parole pour le défendre, est un peu différent

du précédent. Il prévoit d'interdire le recours aux vols intérieurs pour les trajets d'une durée inférieure ou égale à cinq heures.

Peut-on espérer une réponse autre qu'un simple : « défavorable » de la part de Mme la ministre ? Il s'agit d'un sujet éminemment important, qui mobilise de nombreuses associations parmi lesquelles Greenpeace. Il serait appréciable, y compris pour les citoyens dont certains soutiennent les mesures proposées par ces amendements et pour les ONG, d'obtenir une réponse du Gouvernement.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Panot, vous aviez certainement des obligations ce matin lorsque nous avons débattu de ce sujet pendant une heure et demie.

Mme Delphine Batho. Ce n'était pas le même sujet !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Personne n'a le monopole de la prise de conscience de l'urgence écologique (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM*). Tout le monde sur ces bancs partage ce constat. Nous avons longuement débattu ce matin des mesures appropriées pour répondre à cette urgence écologique, notamment en veillant à ce que le transport aérien en prenne toute sa part.

Il ne me paraît pas utile de reprendre le débat ce soir puisqu'en tout état de cause, nous ne vous convaincrions pas.

En outre, la disposition que vous envisagez est manifestement contraire à la liberté d'entreprendre et à la liberté d'aller et venir, donc certainement inconstitutionnelle.

Ensuite, vous évoquez les trajets de centre-ville à centre-ville, mais tout le monde n'habite pas dans les centres-villes.

Enfin, les Français n'ont pas besoin d'interdiction par la loi ou de contrainte pour choisir le train lorsque des offres performantes sont proposées, et c'est ce à quoi nous allons nous employer. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM*)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Le débat de ce matin portait non pas sur les mesures énoncées dans les amendements n° 3 rectifié et 2845, mais sur la fiscalité et la taxe sur le kérosène.

Nous proposons l'interdiction de certains vols. Vous affirmez que celle-ci est impossible à instaurer, mais les Pays-Bas l'ont fait sur une ligne aérienne.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr que non !

Mme Mathilde Panot. Nous pouvons donc parfaitement le faire pour des lignes qui n'ont pas de sens puisque des alternatives ferroviaires existent.

(L'amendement n° 2845 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2488.

M. Jean-Paul Lecoq. Cet amendement tend à déclarer d'intérêt général le fret ferroviaire, notamment l'activité de transport par wagon isolé, afin de permettre son financement pérenne par l'État.

Nous souhaitons revenir sur l'ouverture à la concurrence qui a laissé la main invisible du marché organiser ce secteur d'activité. Nous connaissons les conséquences de cette décision pour ce mode de transport, structurellement moins compétitif que la route. Les institutions européennes bougent et évoluent en ce sens, comme en témoigne l'exemple italien.

Nous ne comprenons pas l'acharnement du Gouvernement à refuser de traiter cette question, reportant le débat à un énième plan pour la sauvegarde du fret ferroviaire.

Les besoins d'investissement sont immenses pour assurer l'essor de cette activité : ils concernent la remise à niveau des triages, des machines et des trains ; les infrastructures ; le développement de l'offre. L'État doit prendre en la matière toutes ses responsabilités.

Ce mode de transport constitue une piste d'avenir que la loi d'orientation sur les mobilités ne peut négliger si nous souhaitons enfin rendre notre système de transport soutenable écologiquement.

(L'amendement n° 2488, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2487 et 2656.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2487.

M. Jean-Paul Lecoq. Cet amendement vise à abroger la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

En effet, cette loi est mortifère pour le service public ferroviaire, et donc pour le droit à la mobilité que vous prétendez défendre.

En prévoyant l'ouverture à la concurrence, le changement de statut de l'entreprise publique SNCF, la filialisation des activités et la fin du statut des cheminots, cette loi porte en germe une privatisation de l'entreprise nationale qui sera préjudiciable aux usagers et au service public.

Elle fait également courir le risque d'une balkanisation de l'offre, de l'abandon de certaines lignes, comme le confirment des annonces récentes, et d'une désorganisation de l'entreprise historique en mettant fin à la péréquation nationale entre les différentes activités de l'opérateur public.

Ce texte prépare la désertification des territoires par la réduction de l'offre ferroviaire – l'opérateur historique est libre de fermer tranquillement toute ligne dont la rentabilité n'est pas avérée.

Une telle conception du système national de transport ferroviaire met à mal le droit à la mobilité et le maillage du territoire par les réseaux ferroviaires en soumettant l'offre de transport à une rentabilité suffisante pour les opérateurs privés.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2656.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement vise également à abroger la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dont les effets sur l'environnement sont désastreux.

Madame la ministre, vous avez déclaré à l'instant que nous n'avions pas le monopole de la conscience et de la bataille écologiques. J'en conviens et j'aimerais que nous soyons nombreux à détenir un tel monopole. J'aimerais par exemple que votre Gouvernement arrête de conclure des traités de libre-échange à tout-va ; arrête de nous empoisonner tous, et les paysans en premier, avec le glyphosate ; arrête de détruire le service public ferroviaire et de remettre les camions sur les routes. Oui, j'aimerais que votre Gouvernement soit écologiste ! C'est ce que nous défendons tous les jours !

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je sais que vous êtes chargé de diriger la séance, monsieur le président, mais j'appelle Mme Panot à un peu de mesure. Jusqu'alors, les débats étaient plutôt équilibrés et empreints de respect. Poursuivons dans cette voie !

(Les amendements identiques n° 2487 et 2656 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3118 rectifié.

M. Jean-Marie Sermier. Des aides, pouvant aller jusqu'à 1 000 euros, peuvent être octroyées à nos concitoyens pour faciliter leur mobilité. Elles permettent notamment de financer les déménagements.

L'amendement d'Arnaud Viala prévoit de conditionner ces aides à la présentation de factures de transporteurs afin d'éviter le recours au travail illégal.

(L'amendement n° 3118 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 51

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2179.

Mme Mathilde Panot. Je fais remarquer très aimablement à ma collègue que je rappelais simplement des faits politiques...

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. C'est le ton qui est en cause !

Mme Mathilde Panot. ... et que je ne me suis jamais abaissée, comme l'un d'entre vous l'a fait tout à l'heure, à inciter quelqu'un à retourner à l'école primaire.

Étant députée du Val-de-Marne, je souhaite évoquer le train Rungis-Perpignan, qui est menacé de disparition. Une telle décision aurait pour effet de remettre 25 000 camions sur les routes. Je rappelle quelques chiffres à cet égard : 67 000 personnes meurent prématurément chaque année à cause de la pollution de l'air.

Cet amendement demande donc le rétablissement du monopole public du fret ferroviaire. L'ouverture à la concurrence a, en effet, conduit à un désastre absolu. Nous devons regarder les chiffres en face : alors qu'en 1947, 75 % des marchandises transitaient en France par le rail, la proportion n'était plus que de 10 % en 2014. De 1990 à 2015, le transport routier de marchandises a crû de 40 % tandis que le transport ferroviaire baissait de 34 %.

Il faut absolument rétablir le monopole public sur le fret ferroviaire afin de hisser le transport de marchandises à la hauteur des enjeux écologiques et sociaux.

(L'amendement n° 2179, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Josette Manin, pour soutenir l'amendement n° 3293.

Mme Josette Manin. Les députés socialistes et apparentés approuvent l'objet de l'article 51, mais ils considèrent que la définition d'une stratégie nationale pour le fret doit être élargie au transport fluvial.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Josette Manin. Je le maintiens.

(L'amendement n° 3293, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2957.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement propose de compléter l'article 51, qui prévoit la définition d'une stratégie pour le développement du fret ferroviaire en France, en ajoutant un volet relatif au renforcement de la desserte ferroviaire des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland.

(L'amendement n° 2957, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 51, amendé, est adopté.)

Article 52

M. le président. Les amendements n°s 1880, 1878, 1876 rectifié et 1877 de Mme Zivka Park, rapporteure sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 1880, 1878, 1876 rectifié et 1877, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

(L'article 52, amendé, est adopté.)

Après l'article 52

M. le président. Je suis saisie d'une série d'amendements portant article additionnel après l'article 52.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3356.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement tend à rationaliser les voies de recours contre certains grands projets. Le projet de Notre-Dame-des-Landes a ainsi fait l'objet de 152 recours et celui de nouvelle route du littoral à La Réunion de 27. Même s'il est normal, voire utile, que des projets puissent être contestés, il ne faudrait pas les rendre irréalisables au moyen d'une guérilla juridique. Il convient que les juridictions concernées prennent le temps d'étudier toutes les données sans que les voies de recours retardent de façon excessive la mise en œuvre du projet. C'est pourquoi nous proposons d'adapter et d'aménager les procédures encadrant les projets d'infrastructures, en s'inspirant du droit de l'urbanisme ; il est notamment suggéré de limiter à dix mois maximum le délai d'instruction d'un projet.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Il ne semble pas nécessaire de multiplier les procédures dérogatoires en matière de justice administrative. Il n'y a aucune raison objective de faire des exceptions pour certains projets et pas pour d'autres. D'autre part, l'amendement n'est pas opérationnel dans le cas de procédures en cours devant le tribunal administratif ou la cour administrative d'appel.

(L'amendement n° 3356, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Ramlati Ali, pour soutenir l'amendement n° 1709.

Mme Ramlati Ali. J'ai l'honneur de défendre cet amendement déposé à l'initiative de notre collègue Lénaïck Adam.

L'activité d'orpaillage s'est retrouvée au centre des débats en Guyane, ainsi que dans l'Hémicycle à la fin de l'année 2018. Le Gouvernement a annoncé être en mesure de procéder à une refonte et une réactualisation du code minier et de tous les codes contenant des dispositions relatives à cette activité. Cela permet d'envisager de passer du débat d'idées à l'action et d'entamer le remodelage de la législation en la matière.

Dans l'attente de ce travail d'envergure, il convient de gommer les lacunes des dispositions existantes et de renforcer les sanctions contre les petites infractions. À titre d'exemple, le code minier ne régit pas le transport de carburant en petite quantité ou celui d'autres produits ou pièces. D'autre part, les dispositions en vigueur ne sont pas assez dissuasives en ce qui concerne le chargement, le déchargement ou le transbordement des bateaux en dehors des emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente. À ce jour, le non-respect de cette obligation entraîne une simple contravention de quatrième classe, relevant de l'amende forfaitaire.

Afin de renforcer la lutte contre la logistique fluviale de l'orpaillage illégal, il apparaît nécessaire de renforcer les sanctions en matière de chargement, déchargement ou transbordement des bateaux. Une qualification délictuelle permettrait de prévoir des peines plus dissuasives et donnerait des

moyens de coercition et de saisie et confiscation aux forces de l'ordre, permettant ainsi un meilleur contrôle des transports effectués par voie de navigation intérieure.

Le présent amendement vise à modifier la qualification de l'infraction pour la seule Guyane, compte tenu de l'ampleur du phénomène sur ce territoire.

Je vous remercie par avance de soutenir la richesse du territoire de notre collègue Lénaïck Adam.

(L'amendement n° 1709, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1541.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement tend à faciliter l'acquisition et le remplacement de véhicules, notamment ceux de premiers secours à personnes, par les associations de protection civile agréées. En effet, pour se conformer à la nouvelle législation, qui a durci les normes sanitaires et de sécurité, les associations ne peuvent plus acheter ces véhicules sur les sites professionnels dédiés. Elles doivent passer par les professionnels, qui rachètent des véhicules sur les sites internet et les revendent à des prix parfois prohibitifs. Il convient donc de permettre aux associations d'acheter les véhicules directement sur internet.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Certaines associations utilisent déjà les sites internet dédiés aux professionnels. Rien ne l'interdit. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 1541 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marion Lenne, pour soutenir l'amendement n° 2567.

Mme Marion Lenne. Il est retiré.

(L'amendement n° 2567 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 45 et 3343.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 45.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3343.

Mme Valérie Lacroute. Je suis un peu surprise que cet amendement, qui vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement, avant le 31 décembre 2020, un rapport sur l'opportunité du redéploiement des trains intercités de nuit, soit examiné maintenant. C'est un sujet que nous avons déjà abordé et, selon moi, l'amendement est satisfait – mais je souhaiterais que vous me le confirmiez, madame la rapporteure ou madame la ministre.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait : la disposition est bien incluse dans le texte.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Sermier, que décidez-vous ?

M. Jean-Marie Sermier. Je maintiens mon amendement.

M. le président. Madame Lacroute ?

Mme Valérie Lacroute. Je retire le mien.

(L'amendement n° 3343 est retiré.)

(L'amendement n° 45 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 50.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement déposé à l'initiative de notre collègue Descoeur, qui vise à ce que le Gouvernement remette un rapport au Parlement sur les inégalités territoriales en matière de prix des carburants. Ces prix fluctuent en effet beaucoup d'une région à l'autre, en raison non pas des taxes régionales, mais de la distance d'approvisionnement et de l'offre présente dans les différents territoires. Il importe donc que ces différences de prix soient connues, territoire par territoire.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Les informations sur le prix des carburants sont déjà disponibles sur le site officiel www.prix-carburants.gouv.fr. Il n'y a donc pas lieu de reprendre ces informations dans un rapport.

Demande de retrait ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 50 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 97.

M. Jean-Marie Sermier. À travers cet amendement, M. Saddier propose, avec raison, que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les vitesses maximales autorisées des véhicules et, surtout, sur les contraventions pour excès de vitesse. On pourrait en effet s'attendre à ce qu'il y ait plus de recettes en la matière et imaginer que l'argent supplémentaire soit affecté à l'entretien des routes, notamment nationales.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement prévoit que le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur le décret du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules et l'affectation des recettes qui en découlent. Vous faites ainsi référence à la hausse attendue des recettes des amendes pour excès de vitesse par suite d'un contrôle radar. Or ces recettes sont d'ores et déjà affectées aux collectivités territoriales, au désendettement de l'État et

au fonctionnement des radars eux-mêmes. Le solde éventuel ira à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Si la réduction des vitesses maximales autorisées engendre une augmentation des recettes, celles-ci seront donc bien affectées au financement des infrastructures. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Premier ministre s'est d'ores et déjà engagé à remettre un rapport sur les 80 kilomètres-heure. Je précise que le surcroît de recettes lié à l'abaissement de la vitesse maximale, estimé à 26 millions d'euros au titre de l'année 2018, est affecté, comme le Gouvernement s'y était engagé, au Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés, qui concerne les personnes victimes d'accidents de la route. Demande de retrait.

(L'amendement n° 97 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 1113, 2731, 3455 et 2607, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1113, 2731 et 3455 sont identiques.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1113.

Mme Sophie Auconie. Dans son avis sur le projet de loi d'orientation sur les mobilités rendu le 15 novembre 2018, le Conseil d'État note, aux paragraphes 47 et 48, que « le recueil systématique des photographies de plaques d'immatriculation des véhicules circulant sur l'ensemble des voies réservées sur le territoire national, et par conséquent, de leurs conducteurs et passagers, susceptibles ainsi d'être identifiés, est de nature à permettre la saisie sur une grande échelle de données personnelles, relatives au déplacement des individus concernés » et, partant, de porter « atteinte au respect du droit à la vie privée ».

Il convient de s'assurer que ces craintes – légitimes – seront levées. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. Les amendements n°s 2731 de M. Mohamed Laqhila et 3455 de M. Jean-Marie Sermier, identiques au précédent, sont défendus.

L'amendement n° 2607 de Mme Bénédicte Taurine, en discussion commune, est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements en discussion commune ?

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article 16 du projet de loi prévoit d'ores et déjà plusieurs garanties permettant le respect de la vie privée et des données personnelles des individus contrôlés. Il ne paraît donc pas nécessaire de produire un rapport, cet article répondant aux inquiétudes que vous évoquez. Demande de retrait ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n°s 1113, 2731 et 3455 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 2607 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 176.

M. Jean-Marie Sermier. Par cet amendement, Martial Saddier propose que le Gouvernement remette un rapport au Parlement sur la possibilité pour les véhicules des forces de l'ordre d'être équipés de GPS.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait : l'amendement est satisfait, puisque l'ordonnance prévue par l'article 13 rendra accessible aux constructeurs et équipementiers certaines données des véhicules connectés, afin notamment de permettre la correction télématique des défauts de sécurité ou d'améliorer la sécurité des systèmes d'automatisation. Cela permettra d'atteindre l'objectif visé, à savoir d'améliorer la détection et la prévention des accidents.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 176 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 1019 et 182, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1019.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement, déposé à l'initiative de M. Menuel, vise à ce que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur la congestion automobile dans les zones frontalières. Il s'agit en réalité de promouvoir le télétravail.

M. le président. L'amendement n° 182 de Mme Virginie Duby-Muller est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements en discussion commune ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait : lors de l'examen du texte en commission, Mme la ministre s'est engagée à faire un point sur l'évolution du travail transfrontalier – qui, d'ailleurs, est loin de concerner seulement la frontière franco-suisse – et sur la possibilité de faire modifier, grâce à une négociation bilatérale, la disposition législative suisse qui freine les choses.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Sermier, retirez-vous les amendements ?

M. Jean-Marie Sermier. Oui, je les retire. Certes, ma collègue Duby-Muller est plus concernée par ce qui se passe à la frontière suisse, mais je suis d'accord avec vous : le problème concerne aussi d'autres zones frontalières.

(Les amendements n°s 1019 et 182 sont retirés.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2663.

Mme Mathilde Panot. C'est le premier d'une série de trois amendements dont la paternité revient à Jean-Hugues Ratenon. L'amendement n° 2663 porte sur la continuité territoriale, principe de service public qui a pour objet de renforcer la cohésion entre territoires d'un même État en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile. Or, aujourd'hui, à La Réunion, le dispositif de continuité territoriale est pris en charge par le conseil régional, qui le finance à hauteur de plusieurs dizaines de millions d'euros chaque année – pour l'année 2018, plus de 40 millions d'euros – dans des proportions supérieures aux dotations de l'État. Il nous paraît opportun d'envisager une reprise du dispositif par l'État sans que les montants et les critères d'éligibilité soient revus à la baisse. En effet, ce poste de dépenses extrêmement important pour les collectivités est un frein à des investissements nécessaires au développement de notre territoire, tels que la promotion des énergies renouvelables ou la construction de lycées.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, votre demande est satisfaite puisqu'un rapport est en cours de finalisation sur le sujet. Demande de retrait.

(L'amendement n° 2663, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 197.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement, présenté par mes collègues ultramarins, a trait à la continuité territoriale. Il demande au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement « afin de mesurer l'opportunité de fixer l'aide à la continuité territoriale [...] comme le remboursement d'une partie du titre de transport sous la forme d'un pourcentage et non plus d'une somme d'argent déterminée ». Cela permettrait de mieux prendre en compte les disparités de prix de ces titres en fonction des territoires. J'ai effectué, il y a quelque temps, un voyage d'études en outre-mer, et j'ai constaté l'importance qui s'attachait à la continuité territoriale.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement fait référence aux articles L. 1803-4 et L. 1803-4-1 du code des transports. Or, il existe déjà un arrêté ministériel qui prévoit une aide au transport de corps à hauteur de 50 % du montant des frais engagés pour le transport aérien. Le montant est certes plafonné, chaque plafond étant fixé en fonction de la distance, mais les montants ont été actualisés par un arrêté du 1^{er} mars 2018. Je considère donc que votre amendement est satisfait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Madame Auconie, retirez-vous l'amendement ?

Mme Sophie Auconie. Non, monsieur le président. Les Ultramarins souhaitent que cette aide ne prenne pas la forme d'une somme mais du remboursement d'une partie du titre de transport. Il faudra que vous vous penchiez sur ce sujet, qui est important.

(L'amendement n° 197 n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, il est une heure du matin et, comme vous le savez, nous ne lèverons pas la séance avant d'avoir achevé l'examen du texte. Il nous reste 115 amendements à examiner.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2664.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement demande un rapport sur l'opportunité du contrôle par l'État des prix des billets d'avions pour les liaisons aériennes entre l'outre-mer et l'Hexagone. Malgré l'aide à la continuité territoriale que nous venons d'évoquer, les prix pratiqués par les compagnies aériennes ne permettent pas à l'ensemble de la population ultramarine de se rendre dans l'Hexagone. En effet, la différence entre les prix pratiqués et le niveau de vie de la population rend les tarifs absolument prohibitifs. Au regard de la situation oligopolistique de la desserte aérienne des territoires ultramarins français, et considérant le caractère de service public que revêt la continuité territoriale, il convient que l'État exerce un contrôle fort sur les prix.

Toutes destinations confondues, au départ de l'Hexagone, le prix des billets d'avion accuse une baisse de 2,3 %. Toutefois, pour l'outre-mer, différents articles attestent une hausse des prix : le prix moyen des billets d'avion vers les DOM connaît une augmentation de 3,7 %, et cette progression a atteint 5 % à La Réunion entre mars 2018 et mars 2019.

(L'amendement n° 2664, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2665.

Mme Mathilde Panot. Certes, l'amendement précédent a été rejeté, mais j'estime qu'il faut débattre de ce sujet, éventuellement – mais pas nécessairement – sur la base d'un rapport. La question des prix et des bénéfices réalisés par les entreprises du secteur aérien doit être clarifiée. Il convient de s'interroger sur l'augmentation permanente des prix des billets d'avion vers les seuls territoires dont les habitants bénéficient du dispositif de la continuité territoriale.

Madame la ministre, Jean-Hugues Ratenon vous le dirait certainement mieux que moi, mais nous avons des raisons de penser que la continuité territoriale, mesure de bon sens, s'est transformée en une aide publique financière déguisée au bénéfice des entreprises privées du transport aérien. Il nous paraît donc nécessaire d'évaluer les effets de la continuité territoriale sur le prix des billets d'avion. C'est l'objet du rapport que nous demandons, dont dépendent tous les habitants et les habitantes des outre-mer.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable, parce qu'il existe depuis plusieurs années un observatoire des prix et des revenus dans les outre-mer, qui élabore un rapport annuel. La question du coût du transport aérien pour les usagers relève de son champ de compétence ; il n'est pas nécessaire de prévoir un rapport spécifique sur le sujet. Ce sera donc une demande de retrait, chère collègue.

(L'amendement n° 2665, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1824.

Mme Sophie Auconie. Je le défends au nom de mes collègues de Nouvelle-Calédonie.

(L'amendement n° 1824, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 766.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de Jean-Pierre Vigier a trait au montant et à l'affectation des recettes générées par les amendes sanctionnant des infractions constatées par les radars, fixes comme embarqués. La limitation de vitesse à 80 kilomètres-heure a suscité beaucoup d'interrogations quant à la recette supplémentaire pour l'État. Vous avez évoqué ce sujet tout à l'heure, mais peut-être pourriez-vous apporter quelques précisions complémentaires pour répondre à l'interrogation de Jean-Pierre Vigier.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable, car ces montants sont déjà rendus publics dans le cadre de l'examen du budget de l'État. Ces recettes sont affectées aux collectivités, au désendettement de l'État, au fonctionnement des radars eux-mêmes, et le solde abonde l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Ces informations figurent donc déjà dans les documents et rapports budgétaires.

(L'amendement n° 766, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 212, 1668 et 3460.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 212.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement de Valérie Beauvais vise à demander au Gouvernement un rapport analysant les mesures nationales ainsi que les expérimentations régionales concernant le soutien au déploiement de véhicules le moins émetteurs en gaz à effet de serre et polluants réglementés. Il serait intéressant d'étudier des mesures telles que la prime à la conversion, la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques, l'aide à l'achat d'un véhicule électrique, hydrogène ou hybride rechargeable – octroyée, en l'occurrence, par la métropole du Grand Paris –, ou encore l'aide à l'installation d'un boîtier flexfuel dans les Hauts-de-France, PACA – Provence-Alpes-Côte d'Azur – ou dans le Grand Est. Une fois cette loi promulguée, il serait opportun de faire le point, dans un an, sur l'ensemble des expérimentations et des mesures nationales qui ont été mises en œuvre.

M. le président. L'amendement n° 1668 de M. Stéphane Demilly est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3460.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport analysant les mesures nationales ainsi que les expérimentations régionales concernant le soutien au déploiement des véhicules le moins émetteurs de CO₂, notamment ceux fonctionnant avec des énergies alternatives. Nous insistons sur les atouts du superéthanol E85, qui intéresse plusieurs régions.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable, car le Commissariat général au développement durable est en train de réaliser une étude sur le sujet.

(Les amendements identiques n°s 212, 1668 et 3460, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Josette Manin, pour soutenir l'amendement n° 3260.

Mme Josette Manin. Cet amendement demande au Gouvernement la remise, dans un délai de un an, d'un rapport au Parlement relatif aux incidences sur la qualité de vie, ainsi que sur l'opportunité et les modalités d'indemnisation des riverains soumis à des nuisances sonores.

(L'amendement n° 3260, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 1909 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3808.

La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour soutenir l'amendement.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement a pour objet d'insérer l'article suivant après l'article 52: « Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes dans le but de réduire leurs nuisances sonores, qui permet, le cas échéant, de fournir les informations nécessaires pour faire évoluer les dispositions réglementaires sur le sujet et conduire à un renouvellement des flottes d'ici à 2022 ainsi qu'à une interdiction de vol des aéronefs bruyants la nuit. »

Vous savez, madame la ministre, à quel point ce sujet est important pour ma circonscription. Le bruit des aéronefs constitue une pollution sonore qui affecte profondément les riverains des aéroports. Il est indispensable d'agir pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte. Le rapport demandé doit permettre de fixer des objectifs clairs afin de procéder rapidement à ce renouvellement. Il serait ainsi susceptible de faire évoluer les dispositions réglementaires, pour que les compagnies aériennes de voyageurs, mais aussi de fret, puissent s'organiser et accélérer leurs efforts en matière de réduction des nuisances sonores. Il est impératif que l'interdiction de vol de nuit des aéronefs bruyants soit étudiée spécifiquement, et que l'on fixe également des échéances pour offrir de la visibilité aux exploitants de ces aéronefs et leur permettre de s'organiser.

Par ailleurs, au-delà de la réduction des nuisances sonores, le renouvellement des flottes conduirait aussi à une réduction des émissions de CO₂.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir le sous-amendement n° 3808.

M. Jean-Marc Zulesi. C'est un sous-amendement de clarification et de précision.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable sur l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

(Le sous-amendement n° 3808 est adopté.)

(L'amendement n° 1909, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Josette Manin, pour soutenir l'amendement n° 2855.

Mme Josette Manin. Cet amendement a également pour objet la remise d'un rapport. La plupart des aéronefs qui assurent les liaisons interîles dans les outre-mer ayant un poids inférieur à vingt tonnes, les territoires d'outre-mer ne bénéficient pas des dispositions protectrices pour l'environnement et la santé prévues par le code des transports. Il conviendrait dès lors d'envisager, pour les outre-mer, un seuil inférieur à celui en vigueur pour les aéroports de l'Hexagone, afin de permettre l'application de ces dispositions protectrices, prévues uniquement pour les aéroports dont le trafic est supérieur à 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de vingt tonnes.

Parallèlement, il serait nécessaire d'envisager l'adoption de dispositions ayant pour objet la mise en œuvre par les aéroports, en toute transparence, de systèmes de mesures homologuées du bruit et de la qualité de l'air autour de la concession, ainsi que l'élaboration par les autorités déconcentrées de l'État d'un plan de gênes sonores définissant le périmètre au sein duquel les logements et les établissements scolaires et sanitaires pourraient bénéficier de subventions pour l'insonorisation. Cette aide serait financée par la taxe sur les nuisances sonores visée à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait, car il est satisfait par mon amendement précédent.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement est en effet satisfait. Je me suis engagée à ce qu'un travail soit effectué, aéroport par aéroport, pour tenir compte de situations très différentes. Les services locaux de l'aviation civile et les collectivités pourront examiner les modalités les plus adaptées pour prendre en compte ces spécificités.

Je vous suggère de retirer cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Josette Manin.

Mme Josette Manin. Compte tenu de la réponse de Mme la ministre, je le retire, bien qu'il ait été déposé par Serge Letchimy et plusieurs collègues ultramarins.

(L'amendement n° 2855 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Laëticia Romeiro Dias, pour soutenir l'amendement n° 696.

Mme Laëticia Romeiro Dias. Sans revenir sur les graves conséquences de l'implantation de certains péages franciliens – dont celui de Dourdan, à 23 kilomètres de Paris – que j'ai exposées dans mes amendements précédents, je défends l'amendement de ma collègue Marie-Pierre Rixain, auquel je suis associée, et qui va exactement dans le sens souhaité par Mme la rapporteure.

En effet, vous avez motivé tout à l'heure votre avis défavorable par le manque de données chiffrées et suffisamment éclairantes sur ce sujet. Il s'agit précisément d'éclairer la représentation nationale, comme vous l'avez demandé tout à l'heure, par un rapport gouvernemental sur l'opportunité de la gratuité des portions d'autoroutes situées à moins de 60 kilomètres de Paris.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Même si je comprends votre demande, je ne vois pas pourquoi il faudrait se poser la question uniquement pour Paris et, spécifiquement, dans un rayon de 60 kilomètres. Demande de retrait.

(L'amendement n° 696, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 781.

Mme Véronique Riotton. Je vous présente un amendement de mon collègue Xavier Roseren. Le Gouvernement remet un rapport au Parlement dressant un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont peuvent bénéficier les différents modes de transport. Il proposera également des perspectives de suppressions progressives de ces dernières lorsqu'elles sont incompatibles avec nos objectifs climatiques, notamment en ce qui concerne la qualité de l'air.

Pour rappel, selon une étude de Santé publique France, la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès par an en France et, en moyenne, le secteur des transports est responsable, dans notre pays, de 64 % des émissions de dioxyde d'azote.

Si nous voulons favoriser des modalités plus propres et durables, il est indispensable de procéder à une remise à plat de notre fiscalité en la matière afin de la faire converger avec nos objectifs.

En clair, pour mon collègue Xavier Roseren, il faut réfléchir à la suppression progressive de cet avantage fiscal, de cette niche qui, compte tenu de nos objectifs, est un non-sens : le remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques. Une telle réflexion est inévitable si nous souhaitons favoriser les mobilités douces comme le fret ferroviaire et mettre fin à des avantages fiscaux dont peuvent bénéficier des modes de transport polluants.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable, car cet amendement est déjà satisfait. Le rapport annexé au projet de loi de finances intitulé « Voies et moyens » comprend un tome consacré aux dépenses fiscales.

Par ailleurs, le Cour des comptes procède également à l'évaluation de l'efficacité des dépenses fiscales.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Outre que nous disposons des éléments chiffrés, nous avons évoqué vendredi matin les réflexions qui doivent être menées pour que les activités et les modes les plus polluants contribuent au financement de transports propres. Les commissions du développement durable et de l'aménagement du territoire ainsi que celle des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire ont prévu de s'en charger.

(L'amendement n° 781 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Véronique Riotton, pour soutenir l'amendement n° 782.

Mme Véronique Riotton. Cet autre amendement de mon collègue Roseren propose qu'un rapport soit remis sur la mise en place d'une redevance kilométrique pesant sur les poids lourds et sur ses effets – vous comprenez le combat de mon collègue député de la Vallée de l'Arve.

Cette idée est soutenue depuis des années par des associations environnementales et des responsables publics. La redevance kilométrique permettrait non seulement d'appliquer le principe du pollueur-payeur mais, surtout, de favoriser des modes de transport alternatifs, plus respectueux de l'environnement, tels que le report modal.

Pour rappel, les poids lourds sont responsables de plus de la moitié des émissions de dioxyde d'azote. Il est donc indispensable de favoriser le développement de modes de transport plus durables.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Le Parlement ne doit pas se dessaisir de cette compétence qui relève pleinement de la commission des affaires européennes, laquelle a produit récemment des travaux sur le transport en Europe dont je salue la qualité, tout particulièrement ceux de Damien Piche-reau.

Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Véronique Riotton. La commission des affaires européennes a-t-elle produit un rapport sur les redevances kilométriques ?

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Des travaux sont déjà en cours, notamment dans cette commission-là. Il importe que les parlementaires se saisissent de ces problématiques plutôt que de demander un rapport au Gouvernement à ce propos.

(L'amendement n° 782 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Ramlati Ali, pour soutenir l'amendement n° 1022.

Mme Ramlati Ali. J'avais déposé un amendement à l'article 8 visant à encadrer juridiquement la profession des ouvriers dockers à Mayotte. Il a malheureusement été rejeté, à peu de voix près. Lors de sa discussion, vous avez dit bien connaître la situation du port de Longoni et vous avez assuré qu'une mission était en cours avec, dans son cahier des charges, la question de la délégation de service public.

Je vous ai bien entendue et je sais que vous connaissez le sujet pour en avoir discuté avec vous. Certes, le port de Mayotte connaît un certain nombre de difficultés – et c'est précisément l'objet de mes amendements sur cette question – mais, en l'occurrence, cet amendement de repli vise à mettre l'accent sur la situation des dockers.

Jeudi dernier, vous aviez précisé dans votre réponse qu'il ne fallait pas calquer une réglementation mais l'adapter : tel est l'objet de la mission sur le port. Or, dans le cas des dockers, nous demandons que les dispositions réglementaires qui sont effectives sur tous les territoires de France – à l'exception de Mayotte – le deviennent effectivement.

Il s'agit d'appliquer une égalité de traitement et de sécuriser les emplois des dockers en leur octroyant les mêmes droits que leurs collègues métropolitains et ultramarins. Nous demandons donc l'application de la loi Bonny tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes.

Je ne manquerai pas de revenir sur cette question lors de la prochaine lecture...

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il n'y en aura pas !

Mme Ramlati Ali. ...car elle est très importante pour Mayotte.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait de cet amendement satisfait par la mission en cours.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous constatons régulièrement – la situation de la Guyane, par exemple, a été évoquée – que le placage de la législation hexagonale sur les outre-mer n'est pas des plus efficaces.

Je vous confirme que nous sommes en train d'examiner la situation du port de Mayotte – c'est le sens de la mission qui est en cours. Je pense que, localement, nous pourrions, avec l'ensemble des acteurs, trouver les meilleures réponses.

M. le président. La parole est à Mme Ramlati Ali.

Mme Ramlati Ali. Je suis désolée d'insister mais il y va de l'équité. Un problème se pose, nous le savons, entre délégation de service public et département. C'est le sens de mes amendements n° 1023 et 1024 à venir. Comme vous venez de me répondre, je me contenterai de dire qu'ils sont défendus.

En l'occurrence, il s'agit de travailleurs et ce sont les plus fragiles qui pâtissent de la situation. Quelle que soit la personne qui s'occupe du port, il faut légiférer pour ces dockers.

(L'amendement n° 1022 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1023 et 1024, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Ramlati Ali, pour les soutenir.

Mme Ramlati Ali. Ils sont défendus.

(Les amendements n° 1023 et 1024, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gouffier-Cha, pour soutenir l'amendement n° 2561.

M. Guillaume Gouffier-Cha. L'article 22 bis A vise à généraliser le « savoir rouler » et à prendre des garanties pour sa réelle mise en œuvre. Les établissements d'enseignement du

premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer à vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.

À ce titre, je propose par cet amendement que, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'article 22 bis A. Ce rapport portera notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif « savoir rouler » et il précisera sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous prie de bien vouloir retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 2597, légèrement différent sur le plan rédactionnel mais qui poursuit le même objectif.

(L'amendement n° 2561, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 1922 de M. François Ruffin est défendu.

(L'amendement n° 1922, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour soutenir l'amendement n° 1675.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Cet amendement avait plutôt sa place au Titre I : il expose les sources de recettes pour les communautés de communes dans le cadre de leur rôle d'autorités organisatrices de mobilités. Madame la ministre, pourriez-vous nous rappeler la façon dont il sera possible de travailler sur cette piste dans le prochain projet de loi de finances ?

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. De façon générale, les services de mobilité sont financés par le versement transport, qui va devenir le versement mobilité et dont le champ d'application sera étendu. En ce qui concerne les autorités organisatrices qui n'organisent pas de service régulier, un versement mobilité à taux réduit ne nous apparaît pas comme la bonne réponse, car c'est un impôt complexe pour les entreprises et peu transparent pour les autorités organisatrices – cela fait, du reste, l'objet d'une réflexion en cours. Il nous paraît donc préférable d'explorer la piste d'une déliaison des taux de la Cotisation foncière des entreprises – CFE.

Quant à la question des intercommunalités qui n'ont pas de bases fiscales, elle est prise en compte dans le cadre de la mission chargée d'élaborer l'agenda rural, créée à la demande de ma collègue Jacqueline Gourault.

(L'amendement n° 1675 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2662.

Mme Mathilde Panot. Par cet amendement, nous demandons au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport portant sur l'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. Cet amendement nous a été inspiré par le constat accablant que la rapporteure spéciale des Nations unies a dressé, en octobre 2017, de la prise en charge des personnes en situation de handicap dans notre pays. Elle dénonçait notamment le manque d'accessibilité des transports en commun. L'enjeu est très important. Sont en effet concernées non seulement les personnes en situation de handicap, mais aussi les parents équipés de poussettes, les personnes victimes d'un accident ou d'une blessure et les personnes âgées. La France de 2019 doit assurer l'accessibilité complète des transports en commun à l'ensemble de la population.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, je vous suggère de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 1731 de M. Abad, dont la rédaction est plus précise. Votre idée est très bonne.

(L'amendement n° 2662, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1731 de M. Damien Abad ne me semble pas défendu...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je le reprends !

M. le président. Cet amendement fait l'objet d'un sous-amendement n° 3591.

La parole est à Mme la rapporteure pour donner l'avis de la commission sur l'amendement et soutenir le sous-amendement n° 3591.

Mme Zivka Park, rapporteure. La commission est favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui tend à porter de six mois à deux ans après la promulgation de la loi le délai dans lequel le Gouvernement doit remettre le rapport au Parlement. Ainsi, le bilan pourra être beaucoup plus complet.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Favorable.

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

Mme Valérie Lacroute. Je tiens à remercier Mme la présidente de la commission d'avoir repris cet amendement déposé par Damien Abad.

(Le sous-amendement n° 3591 est adopté.)

(L'amendement n° 1731, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2135 de Mme Bénédicte Taurine est défendu.

(L'amendement n° 2135, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1931 de Mme Laure de La Raudière est défendu.

(L'amendement n° 1931, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2068 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3606.

La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement.

M. Damien Pichereau. J'avais déposé un amendement analogue à celui-ci sur le projet de loi renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, défendu par Marlène Schiappa. Hélas, cet amendement, qui avait été adopté par l'Assemblée, a ensuite été rejeté en commission mixte paritaire.

Il s'agit de demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles et sexistes destinés à leur permettre de se déplacer pour subir les examens médico-légaux obligatoires dans le cadre d'un dépôt de plainte. En effet, actuellement, de nombreuses femmes, notamment dans les territoires ruraux, renoncent à poursuivre leur démarche, faute de pouvoir subir ces examens, ou bien sont prises en charge par les forces de l'ordre, ce qui soulève des problèmes de responsabilité, notamment en cas de transport d'enfants.

Le département de la Mayenne a lancé une expérimentation en la matière. Un rapport nous permettrait de savoir s'il est possible d'étendre ce dispositif à l'ensemble du territoire national.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement et soutenir le sous-amendement n° 3606.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement, qui porte de deux à six mois le délai dans lequel le rapport doit être remis au Parlement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement rejoint des dispositions issues de la loi renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. En accord avec ma collègue Marlène Schiappa, dont les services travaillent sur les questions que vous soulevez, je suis favorable au rapport demandé, sous réserve de l'adoption du sous-amendement de Mme la rapporteure.

(Le sous-amendement n° 3606 est adopté.)

(L'amendement n° 2068, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2154 de M. Francis Vercamer est défendu.

(L'amendement n° 2154, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 2268.

Mme Laurianne Rossi. Par cet amendement, nous proposons que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la loi,

un rapport portant sur l'identification, la domanialité et la gestion patrimoniale de l'ensemble des ouvrages d'art ainsi que sur leur surveillance et leur entretien.

Cet amendement fait suite au rapport du Gouvernement sur l'état des routes du réseau non concédé, qui concluait qu'un pont sur trois devait faire l'objet de réparations. En effet, les ouvrages d'art gérés par les collectivités territoriales, qui représentent 85 % des ouvrages d'art, n'étaient pas concernés par ce rapport. Or les collectivités réclament, notamment via l'Assemblée des communautés de France, l'ADCF, davantage d'informations sur leur identification et leur domanialité.

Je sais qu'une mission d'information sur la sécurité des ponts est en cours au Sénat. En l'espèce, le rapport porterait sur l'ensemble des ouvrages : ponts, viaducs, tunnels, auvents, et tranchées couvertes et semi-couvertes.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le Sénat est tout à fait dans son rôle en créant une telle mission d'information, car nous parlons ici des ouvrages des collectivités. Or je ne suis pas certaine que celles-ci apprécieraient que l'État vienne inspecter leurs ouvrages. La démarche sénatoriale est donc la bonne. Je ne doute pas que le Sénat partagera ses conclusions avec vous. Demande de retrait, donc.

M. le président. Madame Rossi, retirez-vous l'amendement ?

Mme Laurianne Rossi. Je le maintiens.

(L'amendement n° 2268 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour soutenir l'amendement n° 2283.

M. Jean-Baptiste Djebbari. C'est un amendement important, puisqu'il s'agit de demander au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport sur les solutions envisagées pour la définition d'un cadre de régulation applicable à l'exploitation des services de mobilité autonome.

(L'amendement n° 2283, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 2387, 2388 et 2395, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Josette Manin, pour les soutenir.

Mme Josette Manin. Les deux premiers amendements visent à demander au Gouvernement de remettre, pour le premier, au Parlement, pour le deuxième, au rapporteur général de la commission chargée des finances de l'Assemblée et du Sénat, un rapport listant ligne par ligne le niveau de redevance appliqué par SNCF Réseau. Enfin, nous proposons, par le troisième amendement, que le Gouvernement remette, dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la loi, un rapport sur la mise en œuvre du contrat annuel de performance 2017-2026 entre l'État et SNCF Réseau au regard des besoins d'investissement du réseau ferré national.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. La tarification appliquée par SNCF Réseau fait déjà l'objet de la publication annuelle d'un document prévu par le droit européen : le document de référence du réseau. La remise de ce rapport ne semble donc pas nécessaire. Demande de retrait.

(Les amendements n^{os} 2387, 2388 et 2395, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 2427 et 2630.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 2427.

M. Jean-Paul Lecoq. Je ne reviendrai pas sur tous les arguments que nous avons exposés pour nous élever contre la privatisation des autoroutes, car vous commencez à les connaître. Mais, entre-temps, on nous a proposé de retourner à l'école. Nous avons donc bien fait de déposer cet amendement, puisqu'il tend à vous demander, madame la ministre, de réaliser un examen des conditions d'une privatisation... *(Sourires et exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bienvenue, chez nous !

M. Jean-Paul Lecoq. ...d'une nationalisation, pardon, des sociétés d'autoroutes, de manière à connaître l'ensemble des éléments, notamment les sommes en jeu. Ainsi nous pourrions communiquer à M. Pancher les meilleurs chiffres lorsque nous aborderons cette question dans les années à venir. Je ne vous impose pas de délai particulier, madame la ministre, mais, si nous pouvions obtenir ce rapport avant l'expiration des concessions, ce serait mieux. *(Sourires.)*

M. le président. L'amendement n^o 2630 de M. François Ruffin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait. Les amendements sont satisfaits par la mission parlementaire de 2015.

(Les amendements identiques n^{os} 2427 et 2630, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 3200.

M. Jean-Paul Lecoq. J'habite une ville dont il n'est pas possible de sortir sans payer, à moins de choisir la voie maritime. Par cet amendement, que je suis prêt à retirer, je propose que le Gouvernement remette au Parlement un rapport dans lequel il examine l'opportunité d'assurer la gratuité des ponts de Normandie et de Tancarville. En effet, ces ponts, qui enjambent la Seine, sont les deux seules traversées de rivière ou de fleuve qui soient payantes dans notre pays. Pourquoi sont-ils tous les deux chez nous ?

Nous avons commencé à travailler avec vos services, madame la ministre, et nous poursuivons la réflexion avec la chambre de commerce. Mais il va falloir maintenant franchir une étape.

Il est temps de se revoir, madame la ministre, chez vous, pour dresser le bilan des propositions de tous les acteurs, qu'il s'agisse de la région, de la communauté urbaine du Havre, de

la chambre de commerce, et des conditions de maintenance des ponts. Nous devons le faire pour la fin des concessions. Ces ponts sont payés, ne l'oublions pas, mais la question de la maintenance continuera à se poser. Il conviendra de prendre une décision rapidement pour ne pas pénaliser davantage les gens qui travaillent d'un côté mais habitent de l'autre. Le Premier ministre n'a-t-il pas affirmé avoir compris le sens du message social qui lui avait été adressé ? Il vous reste à agir rapidement, madame la ministre.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Demande de retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le travail est en cours, vous l'avez vous-même souligné. Le bon sens commande de le poursuivre au plus près du terrain. Je vous invite à retirer cet amendement.

(L'amendement n^o 3200 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 2428 et 2652.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 2428.

M. Jean-Paul Lecoq. Les partenariats public-privé nous inspirent les plus vives réserves, car ils sont souvent très coûteux pour les collectivités. Nous aimerions connaître le bilan de l'ensemble des montages réalisés dans le secteur ferroviaire, qu'il s'agisse de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, du partenariat avec Lisea, filiale de Vinci ou de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n^o 2652.

Mme Mathilde Panot. Je soutiens cette demande. Trois lignes à grande vitesse ont été ouvertes à la suite de partenariats public-privé : Le Mans-Rennes, Bordeaux-Tours et Nîmes-Montpellier. Selon une note d'Attac, l'investissement de la ligne Bordeaux-Tours ne serait financé qu'à hauteur de 32 % par le privé, ce qui signifie que les risques sont assumés par l'État alors que toutes les recettes reviennent au privé. Les partenariats public-privé font exploser les coûts sans apporter la preuve de leur efficacité. De nombreux économistes considèrent qu'elles représentent de véritables bombes à retardement, sans parler du fait que ces partenariats nous engagent pour de nombreuses années, ce qui pose un problème démocratique. Plutôt que de répéter les mêmes erreurs, nous devrions étudier les effets de ces partenariats.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Eu égard à la complexité du sujet, la remise d'un tel rapport avant le 1^{er} septembre 2019 est inenvisageable. Je vous invite à retirer cet amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n^{os} 2428 et 2652 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 2438.

M. Jean-Paul Lecoq. Il apparaît nécessaire de mener une réflexion approfondie pour lever certains obstacles juridiques à la mise en œuvre par les collectivités de la gratuité totale ou partielle des transports publics de voyageurs, du fait notamment de la TVA sur les transports. Le transport des voyageurs est une activité aujourd'hui soumise à la TVA dès lors qu'elle s'effectue à titre onéreux, mais il est alors possible, pour la collectivité qui le finance, de bénéficier du droit de déduction de la TVA afférente aux dépenses liées à cette activité.

En revanche, si le transport est réalisé à titre gratuit, la récupération de la TVA n'est pas possible. Il en est de même lorsque la participation de l'utilisateur n'est que symbolique. Une évolution législative en ce domaine nous paraît souhaitable, en particulier en vue de créer un fonds de compensation des montants de TVA non récupérable à destination des collectivités. C'est le sens de notre amendement, dans un souci de justice.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Aucun obstacle d'ordre législatif ou réglementaire ne s'oppose à la gratuité dans les transports. Rien dans le droit actuel ni dans le projet de loi n'interdit aux autorités organisatrices de rendre les transports gratuits. Quant à l'aspect financier, il appartient à chaque collectivité locale de prendre librement cette décision et d'en assumer le coût. Je vous invite à retirer votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Une mission d'information du Sénat réfléchit en ce moment sur le thème : « Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ? » Je vous propose d'en attendre les résultats.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je vous parle de la TVA. Les autorités organisatrices assument, le cas échéant, la gratuité des transports, comme le fait Dunkerque. En revanche, même lorsque le transport est gratuit, la TVA est payable et non récupérable, alors qu'elle l'est lorsque le transport est payant. Ce n'est pas logique.

Le rapport de la mission d'information permettra peut-être de renseigner vos services, madame la ministre, mais il faut une cohérence. Or dans le cas présent, il n'y a pas de recettes mais il y a une dépense !

(L'amendement n° 2438 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2457.

M. Jean-Paul Lecoq. Ainsi se terminent mes interventions. Le hasard de la vie veut que mon intervention tombe au moment où les marins commencent à préparer les bateaux de l'Armada de Rouen en vue de la parade sur la Seine qui aura lieu dimanche. Je vous invite à vous installer tout au long de la Seine, jusqu'à ma circonscription, qui sera la dernière à être traversée.

Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur l'opportunité de développer une filière industrielle de fret maritime à voile. Bien évidemment, vous ne retrouverez pas les jolis galions. Les voiles que l'on utilise aujourd'hui peuvent équiper des paquebots, les amateurs de kitesurf le savent bien. Les derniers bateaux construits dans

les chantiers navals du Havre étaient de superbes paquebots à voile, les Club Med. Le savoir-faire français en ce domaine était remarquable.

Nous pourrions porter une filière industrielle en phase avec le récent engagement de l'Organisation maritime internationale de réduire d'au moins 50 % l'empreinte carbone du transport maritime à l'horizon 2050.

Le soixante-quatrième comité de la protection du milieu marin vient de s'achever. Sur le constat, un seul son de cloche : l'impact du transport maritime sur les océans et l'environnement est mortifère. Les négociations autour de la décarbonation du trafic n'ont cependant pas abouti, et la France plaide, quant à elle, pour une régulation mondiale de la vitesse des navires, ce qui est louable. Cette disposition est partielle et insuffisante : c'est de l'écologie en trompe l'œil. C'est vers un bond qualitatif qu'il nous faut tendre.

C'est pourquoi nous proposons que la France anticipe les inexorables évolutions en contribuant à l'innovation technologique dans le domaine de la propulsion, par le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile.

Les dispositifs véliques sont performants, rentables, et créateurs d'emplois. Notons que l'Organisation maritime internationale envisage une hausse de 50 % à 250 % de l'activité maritime marchande d'ici 2050. L'enjeu pour notre pays est donc de prendre les devants dans une filière d'avenir. La France a manqué le tournant de l'éolien, nous mettant dans une situation de dépendance technologique. Ne laissons pas échapper cette opportunité de faire de notre pays un leader des technologies du futur ! *(Sourires et vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.)*

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je ne veux pas vous quitter sur une note négative : sagesse.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je fais mieux : satisfait ! *(Rires sur de nombreux bancs)*

Vous avez voté un article 26 C qui tend à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport concernant la décarbonation et la réduction des émissions de polluants dans le secteur des transports aériens et maritimes.

M. Jean-Paul Lecoq. Complétons-le en votant mon amendement !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne doute que les navires à voile constituent une piste.

Allez, sagesse !

(L'amendement n° 2457 est adopté.) (Applaudissements sur tous les bancs)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2500.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement concerne le développement du véhicule électrique, qui n'est pas sans porter atteinte à l'environnement. En effet, 35 % du lithium produit sur la planète sert à fabriquer des batteries. Cette utilisation à grande échelle pourrait épuiser la ressource à très court terme. Est-il raisonnable de fonder toute notre

organisation économique et sociale sur un modèle technologique qui sera obsolète au bout de trente ans ? C'est aujourd'hui que nous devons nous poser cette question. Je ne crois pas que nous serons à la hauteur de la transition écologique si nous conservons le modèle de la voiture individuelle. Nous devons continuer à investir dans les transports en commun, en particulier le ferroviaire.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. La question des mobilités douces s'inscrit dans celle, plus vaste, de la transition énergétique. Une mission d'information sur les freins à la transition énergétique est en cours. Attendons qu'elle achève ses travaux. Je vous invite à retirer votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2500 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2621 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

(L'amendement n° 2621, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2647.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement tend à ce qu'il soit dressé un état des lieux de l'ensemble des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports, tous modes confondus, en vue d'évaluer l'impact financier et environnemental des niches fiscales qui freinent la prise en compte de l'urgence écologique. Nous devrions faire supporter le coût de la transition écologique aux plus gros pollueurs plutôt qu'aux ménages.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous invite à retirer cet amendement, qui est satisfait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2647 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2669 de Mme Mathilde Panot est défendu.

(L'amendement n° 2669, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2579 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3607.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement.

M. Jean-Marc Zulesi. Vous connaissez ma passion pour la métropole Aix-Marseille-Provence. Cet amendement tend à ce qu'un rapport évalue l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité ayant pour mission de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructure qui composent le beau réseau de cette métropole.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Il est candidat à Aix-en-Provence ! *(Sourires)*

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour donner l'avis de la commission sur cet amendement et soutenir le sous-amendement n° 3607.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis favorable sous réserve de l'adoption du sous-amendement, qui repousse le délai au 1^{er} juillet 2020.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

(Le sous-amendement n° 3607 est adopté.)

(L'amendement n° 2579, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 3505 et 2597, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3505.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit, pour moi aussi, du dernier amendement d'une longue série. J'espère qu'il recevra le même accueil que celui de notre collègue Lecoq.

Cet amendement demande au Gouvernement de remettre un rapport interministériel faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo – nous avons adopté cette mesure dans le projet de loi. Il porterait notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif. Il préciserait sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires, ainsi que la part des enfants issus des foyers situés sous le seuil de pauvreté touchés par le dispositif, et la part des enfants au sein d'un foyer résidant dans une commune multipolarisée touchés par le dispositif.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2597.

M. Jean-Marc Zulesi. Il vise à compléter le dispositif adopté en commission sur l'intégration du savoir rouler à l'école, en prévoyant une évaluation de la mise en œuvre de ces mesures deux ans après la promulgation de la loi.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. J'espère ne pas vous décevoir, chère collègue, si je demande le retrait de votre amendement au bénéfice de l'amendement n° 2597, dont la rédaction est légèrement différente. Ce n'est pas contre vous, madame Lacroute, croyez-le bien !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Valérie Lacroute. Quelle déception ! Je retire évidemment mon amendement. Voilà neuf jours que je suis dans la même situation ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)* Merci pour vos applaudissements.

(L'amendement n° 3505 est retiré.)

(L'amendement n° 2597 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 2690.

M. Jean-Marc Zulesi. Il vise à ce que, sous un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant les actions et moyens qui sont engagés pour accompagner les salariés et les territoires concernés par la transition du secteur automobile.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

(L'amendement n° 2690 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n° 2812.

M. Bruno Fuchs. Quelle que soit l'issue de cet amendement, j'espère, madame la ministre, que vous louerez mon sens de l'anticipation.

Nous avons évoqué hier l'intérêt de la ligne TGV est pour les deux régions concernées, ainsi que pour le pays et l'Europe, puisque cette ligne favorisera les relations entre le nord et le sud de l'Europe, ainsi qu'entre l'est de la France et l'Europe centrale. Vous avez pris hier l'engagement d'écrire aux deux présidents des régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté que vous souhaitiez rouvrir les études sur la faisabilité de la deuxième phase de cette ligne.

J'avais déjà anticipé cette idée en vous proposant, par cet amendement, une façon de la réaliser : un rapport que le Gouvernement remettrait au Parlement sur l'impact favorable, aux plans socio-économique et écologique, de l'achèvement de cette ligne TGV.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Je demande le retrait de l'amendement : en raison du caractère ponctuel de la question, il serait plus judicieux d'interroger le Gouvernement dans le cadre d'une question écrite.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je me suis engagée à saisir le Conseil d'orientation des infrastructures – COI – pour qu'il procède à une nouvelle analyse du projet, en vue de déterminer les mesures qui pourront être prises dans la révision de la programmation sur la période 2023-2028.

Saisir le COI me semble préférable à la remise d'un rapport.

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

M. Bruno Fuchs. Cet amendement a été rédigé avant votre engagement : je le retire évidemment compte tenu de vos propos, madame la ministre.

(L'amendement n° 2812 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Fuchs, pour soutenir l'amendement n° 2821.

M. Bruno Fuchs. Je me montrerai plus coriace sur celui-ci, qui est également mon dernier.

Nous avons discuté hier et ce matin, dans le cadre d'amendements soutenus sur différents bancs, d'une taxation non plus des seuls transporteurs, mais également des donneurs d'ordres, afin de faire évoluer leur pratique du fret aérien et maritime et du transport routier.

Vous vous êtes montrée favorable, madame la ministre, à l'étude de cette nouvelle façon de concevoir les transports, en vue de réduire sensiblement dans les années à venir les émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi cet amendement vise une mise en œuvre rapide de cette disposition à travers un rapport.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Le délai de six mois prévu dans l'amendement me semble insuffisant pour la remise d'un rapport utile. Par ailleurs, la mission d'information relative aux freins à la transition énergétique est sur le point de rendre ses conclusions : attendons-les.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Bruno Fuchs. Madame la ministre, nous nous étions mis d'accord hier sur la création, à la demande de notre collègue Potier, d'un groupe de travail, d'un comité de pilotage : cet amendement est une façon de le formaliser.

Fixons une échéance, si possible avant l'examen du projet de loi de finances.

M. le président. La parole est à Mme la présidente 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. Nous avons arrêté ce matin la mise en place d'un groupe de travail informel, qui réunira tous les députés concernés par cette question au sein de la commission du développement durable, et, sous la supervision d'Anne-Laure Cattélot, de la commission des finances, en lien, évidemment, avec le Gouvernement.

L'objectif est d'aboutir bien avant l'examen du PLF, c'est-à-dire avant que les arbitrages n'interviennent. Le travail sera donc conduit dans les semaines, voire les jours à venir. L'échéance de votre rapport est trop éloignée. Je n'ai pas d'avis à émettre sur votre amendement, mais il me semble préférable de travailler selon la méthode arrêtée ce matin.

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

M. Bruno Fuchs. Je n'avais pas l'espoir que ce travail serait conduit aussi rapidement. Je suis amplement satisfait à cette heure de la nuit. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

(L'amendement n° 2821 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 3176 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

(L'amendement n° 3176, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3285 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 3285, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 3318 de M. Gabriel Serville est défendu.

(L'amendement n° 3318, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 3507.

M. Jean-Marc Zulesi. Il vise à ce que le Gouvernement adresse au Parlement un rapport sur la mise en œuvre de l'expérimentation du 80 kilomètres-heure.

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

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous attendons tous avec impatience la remise de ce rapport par le Gouvernement. Avis très favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis tout aussi favorable.

(L'amendement n° 3507 est adopté.)

Titre

M. le président. Les amendements n°s 2620 de Mme Mathilde Panot et 1121 de M. Guy Bricout sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Il ne me paraît pas pertinent de substituer au mot « orientation » le mot « programmation ». En effet, une partie du texte, notamment le titre dont je suis la rapporteure et dont nous avons eu plaisir à débattre ce soir jusque tard dans la nuit, vise à répondre de manière rapide à des questions qui se posent aujourd'hui ou qui se poseront dans quelques années. Je pense en particulier à la sécurité routière ou au transfert des personnels de la RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il ne s'agit donc pas ici de programmation.

Demande de retrait des deux amendements ; sinon, avis défavorable.

(Les amendements n°s 2620 et 1121, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des articles du projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Je vous rappelle que la Conférence des présidents a décidé que les explications de vote et le vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi, auront lieu le mardi 18 juin, après les questions au Gouvernement.

La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Après plus de quatre-vingts heures de débat et l'examen de 2 984 amendements, je souhaite remercier très sincèrement les rapporteurs, les

rapporteurs pour avis, la présidente de la commission et tous les députés qui se sont investis en commission et en séance publique.

Je suis convaincue que ce texte est indispensable pour refonder nos politiques de mobilité, pour accroître la justice sociale et territoriale et pour engager résolument la transition écologique des mobilités.

Le texte qui sera soumis mardi à votre vote a été profondément enrichi par le Parlement. Je suis fière du travail collectif réalisé ces derniers mois, qui nous a permis de trouver des compromis. L'examen de ce texte à l'Assemblée nous a donné l'occasion d'avancer sur des sujets importants, notamment les mesures en faveur de la transition écologique : je pense à toutes celles qui concernent le vélo, à l'inscription dans la loi de l'objectif de fin des véhicules fonctionnant aux énergies fossiles ou au verdissement des flottes.

Des avancées importantes ont également été réalisées sur la question des VTC, pour rééquilibrer les relations entre ces travailleurs et les plateformes et garantir leur indépendance. Ce sujet me tient à cœur : la pratique de ces nouvelles mobilités ne doit pas se faire au détriment des conditions de travail de ceux qui permettent d'y recourir.

Nous avons également créé un forfait mobilité durable, dont nous pouvons être fiers, et l'inscription des mobilités comme thème obligatoire du dialogue social représente un progrès social important.

Je suis également convaincue que les outils nouveaux, simples et efficaces, que nous avons prévus, entreront rapidement dans le quotidien de nos concitoyens, qu'il s'agisse de la billettique, des sociétés de financement, de la fusion des ports Haropa – Le Havre, Rouen, Paris.

Je tiens également à souligner les convergences existant avec les travaux du Sénat : c'est pourquoi je forme le vœu que cet esprit constructif anime la poursuite de nos travaux en vue de la commission mixte paritaire.

Ce fut un réel plaisir de travailler dans ce contexte très constructif. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Je tiens également à remercier tous mes collègues rapporteurs, avec qui nous avons bien travaillé : nous pouvons être fiers de ce à quoi nous avons pu aboutir, ce soir, tous ensemble. Je félicite tous les collègues présents dans l'hémicycle et Mme la présidente de la commission, qui a su nous accompagner et nous soutenir tout au long de ce projet de loi. Merci, monsieur le président, de nous avoir supportés jusqu'à quasiment trois heures du matin. Merci à toute l'équipe des administrateurs et de la commission. Merci à mon administratrice, Marion Pouffary, qui a dû me supporter pendant quelques mois. Je vous remercie, madame la ministre, de votre patience et de votre écoute, car les semaines ont été longues, mais fructueuses. Merci à tous. *(Applaudissements sur plusieurs bancs.)*

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, lundi 17 juin, à seize heures :

Débat sur le rapport de la Cour des comptes sur le budget de l'État ;

Discussion de la proposition de résolution invitant le Gouvernement à poursuivre et amplifier son effort en faveur d'une politique ambitieuse d'engagement citoyen.

La séance est levée.

(La séance est levée, le samedi 15 juin 2019 à deux heures quinze.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA