

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du lundi 23 octobre 2023

(10^e jour de séance de la session)



**PREMIÈRE
MINISTRE**

Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME SYLVIE ROBERT

Secrétaires :

M. François Bonhomme, Mme Nicole Bonnefoy.

1. **Procès-verbal** (p. 7378)
2. **Demande par une commission des prérogatives d'une commission d'enquête** (p. 7378)
3. **Services express régionaux métropolitains.** – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 7378)

Discussion générale :

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports

M. Philippe Tabarot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Joshua Hochart

Mme Laure Darcos

M. Franck Dhersin

M. Jacques Fernique

M. Pierre Barros

Mme Véronique Guillotin

Mme Nadège Havet

M. Olivier Jacquin

M. Didier Mandelli

M. Simon Uzenat

M. Clément Beaune, ministre délégué

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 7391)

Mme Denise Saint-Pé

Amendement n° 28 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 17 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendement n° 30 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 50 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 4 de M. Pierre Barros. – Retrait.

Amendements identiques n° 8 rectifié *bis* de M. Pierre Jean Rochette, 11 rectifié *ter* de Mme Nathalie Delattre et 16 rectifié de M. Jacques Fernique. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 12 rectifié *bis* de M. Henri Cabanel. – Retrait.

Amendement n° 29 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 9 rectifié *bis* de M. Pierre Jean Rochette. – Adoption.

Amendement n° 48 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 18 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendement n° 5 de M. Pierre Barros. – Retrait.

Amendement n° 23 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 2 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 7 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 41 rectifié de M. Hervé Gillé. – Retrait.

Amendement n° 57 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 32 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 14 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 26 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 1^{er} (p. 7405)

Amendement n° 33 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 34 de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 35 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Article 1^{er} *bis* (p. 7407)

Amendement n° 31 de M. Olivier Jacquin et sous-amendement n° 62 de la commission. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 7408)

Amendement n° 54 de Mme Nadège Havet. – Adoption.

Amendement n° 53 de Mme Nadège Havet. – Rejet.

Amendement n° 42 de M. Hervé Gillé. – Rejet.

Amendement n° 58 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 59 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 13 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 3 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 *bis* AA (*nouveau*) (p. 7414)

Amendement n° 45 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 2 *bis* AA (p. 7414)

Amendement n° 46 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Article 2 *bis* AB (*nouveau*) (p. 7414)

Amendement n° 19 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 2 *bis* A
(*supprimé*) (p. 7415)

Amendement n° 20 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

L'article demeure supprimé.

Article 2 *bis* B – Adoption. (p. 7416)

Article 2 *bis*
(*supprimé*) (p. 7416)

Amendement n° 24 de M. Hervé Gillé. – Rejet.

Amendement n° 21 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

L'article demeure supprimé.

Article 3 (p. 7417)

Amendement n° 37 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles 3 *bis* et 3 *ter* – Adoption. (p. 7418)

Article 3 *quater* (*nouveau*) (p. 7418)

M. Simon Uzenat

M. Clément Beaune, ministre délégué

Amendement n° 47 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n° 49 de M. Olivier Jacquin et sous-amendement n° 60 de la commission. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article modifié.

Articles 4, 5 et 5 *bis* – Adoption. (p. 7421)

Après l'article 5 *bis* (p. 7421)

Amendement n° 56 rectifié de Mme Sophie Primas. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 55 rectifié de Mme Sophie Primas. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 5 *ter* A (*nouveau*) (p. 7422)

Amendements identiques n°s 15 de M. Jacques Fernique et 25 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 5 *ter* (p. 7424)

Amendement n° 51 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 *quater* – Adoption. (p. 7425)

Article 5 *quinquies* A (*nouveau*) (p. 7425)

Amendement n° 44 de M. Olivier Jacquin et sous-amendement n° 61 de la commission. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 5 *quinquies* A (p. 7426)

Amendement n° 10 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Article 5 *quinquies* (p. 7426)

Amendement n° 39 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 5 *sexies*
(*supprimé*) (p. 7427)

Article 6
(*suppression maintenue*) (p. 7427)

Vote sur l'ensemble (p. 7427)

M. Olivier Jacquin

Mme Marie-Claude Varailas

M. Didier Mandelli

M. Jacques Fernique

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Clément Beaune, ministre délégué

Suspension et reprise de la séance (p. 7428)

PRÉSIDENCE DE M. MATHIEU DARNAUD

4. Communication relative à une commission mixte paritaire (p. 7428)

5. Ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 7429)

Discussion générale :

M. Vincent Capo-Canellas, auteur de la proposition de loi

M. Franck Dhersin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports

Question préalable (p. 7433)

Motion n° 1 rectifiée de M. Olivier Jacquin. – M. Simon Uzenat; M. Didier Mandelli; M. Franck Dhersin, rapporteur; M. Clément Beaune, ministre délégué; M. Jacques Fernique; Mme Nadège Havet; M. Pascal Savoldelli. – Rejet par scrutin public n° 6.

Discussion générale
(*suite*) (p. 7438)

M. Louis Vogel

Mme Isabelle Florennes

M. Jacques Fernique

M. Pierre Barros

Mme Véronique Guillotin

Mme Nadège Havet

M. Simon Uzenat

M. Roger Karoutchi

M. Joshua Hochart

M. Philippe Tabarot

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 7446)

Amendement n° 21 rectifié *bis* de M. Simon Uzenat. – Rejet.

Amendement n° 16 rectifié de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 5 de Mme Nadège Havet. – Rejet.

Amendements identiques n° 4 de Mme Nadège Havet et 22 de M. Vincent Capo-Canellas. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 2 rectifié de M. Ahmed Laouedj. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 7453)

M. Marc Laménie

Amendement n° 6 de Mme Nadège Havet. – Rejet.

Amendement n° 23 de M. Vincent Capo-Canellas. – Adoption.

Amendement n° 25 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 7456)

Amendement n° 26 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Après l'article 3 (p. 7457)

Amendement n° 18 de M. Rachid Temal. – Rejet.

Amendement n° 20 de M. Simon Uzenat. – Rejet.

Article 4 (p. 7458)

M. Ian Brossat

M. Jacques Fernique

Amendement n° 19 de M. Rachid Temal. – Rejet.

Adoption, par scrutin public n° 7, de l'article.

Article 5 (p. 7461)

Amendement n° 27 de la commission. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 6 – Adoption. (p. 7462)

Article 7 (p. 7462)

Amendement n° 15 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 8 (p. 7463)

Amendement n° 12 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 13 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 14 de M. Pierre Barros. – Rejet.

Amendement n° 28 de la commission. – Adoption.

Amendement n° 7 de Mme Nadège Havet. – Devenu sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Vote sur l'ensemble (p. 7466)

Adoption, par scrutin public n° 8, de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Clément Beaune, ministre délégué

6. **Ordre du jour** (p. 7466)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME SYLVIE ROBERT

vice-présidente

Secrétaires :

M. François Bonhomme,
Mme Nicole Bonnefoy.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu intégral de la séance du mercredi 18 octobre 2023 a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

DEMANDE PAR UNE COMMISSION DES PRÉROGATIVES D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE

Mme la présidente. Mes chers collègues, par lettre en date du 17 octobre 2023, la commission des lois demande au Sénat, en application de l'article 5 *ter* de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, de lui conférer les prérogatives attribuées aux commissions d'enquête, pour une durée de six mois, afin de mener sa mission d'information sur les émeutes survenues à compter du 27 juin 2023.

La conférence des présidents examinera cette demande lors de sa réunion du mardi 31 octobre prochain.

3

SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

ADOPTION EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE
D'UNE PROPOSITION DE LOI
DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION MODIFIÉ

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative aux services express régionaux métropolitains (proposition n° 749 [2022-2023], texte de la commission n° 45, rapport n° 44).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports. Madame la présidente, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis très heureux d'être devant vous aujourd'hui pour l'examen de cette proposition de loi, qui contient un grand projet de transformation de nos mobilités dans tous les territoires de France pour les années à venir. C'est, à ce titre – je le sais –, un texte particulièrement attendu par la chambre des territoires qu'est le Sénat.

Je tiens tout d'abord à remercier l'auteur de cette proposition de loi, votre collègue député Jean-Marc Zulesi, qui préside, à l'Assemblée nationale, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, de s'être saisi de ce sujet majeur il y a quelques mois. Je salue également son soutien sans faille.

Bien sûr, je remercie également M. le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, Philippe Tabarot, du travail très important qu'il a accompli sur le présent texte, dans des délais contraints, après les dernières élections sénatoriales.

Les services express régionaux métropolitains, ou Serm, comme on les appellera peut-être au cours de ce débat, ont vocation à traduire pleinement les ambitions qui animent le Gouvernement et un grand nombre d'entre vous en faveur de la transformation de nos transports : la décarbonation, le report modal vers le rail et la priorité aux transports du quotidien, qui sont au cœur de notre action et de cette proposition de loi. Il s'agit, en résumé, d'offrir des solutions de décarbonation plutôt que d'infliger des punitions ou d'imposer des restrictions.

Tous ces éléments se trouvent rassemblés dans le projet des Serm tel que nous le concevons, et tel qu'il commence déjà à se déployer grâce à certaines collectivités territoriales pionnières – je pense évidemment à la métropole de Strasbourg et à la région du Grand Est.

Pour permettre ce déploiement, nous avons voulu mobiliser ces deux acteurs complémentaires et reconnus que sont SNCF Réseau et la Société du Grand Paris (SGP). Nous avons souhaité les mettre ensemble, de manière innovante, au service des collectivités territoriales et des territoires volontaires.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) l'a souligné dans un rapport dont je salue une nouvelle fois la qualité, et ce d'autant plus volontiers que sa préparation a mobilisé plusieurs d'entre vous et de vos collègues députés : ces deux acteurs ont vocation à travailler main dans la main pour conduire le dialogue avec les collectivités concernées, métropoles et régions au premier chef, en vue de la réalisation de ces projets. C'est ce à quoi nous avons commencé à

travailler et ce que rendra possible de manière claire, organisée et structurée la proposition de loi qui vous est présentée aujourd'hui.

En effet, une telle mobilisation commune, nécessaire pour mener à bien ce grand chantier, exige des adaptations législatives. Celles que contient le texte issu de l'Assemblée nationale, et déjà amendé par vous en commission, nous semblent aller dans le bon sens et je sais que la suite de la discussion parlementaire permettra d'en définir mieux encore les modalités.

Cette mobilisation a vocation à s'inscrire dans un cadre qui définisse notamment, comme c'était attendu sur les plans politique et juridique, les services express régionaux métropolitains en tant que tels.

Il faut garder à l'esprit que, pour importants qu'ils soient, les Serm ne sauraient être la réponse à tous les besoins d'aménagement et de mobilités dans nos territoires. J'entends donc les appels à y inclure de nombreux modes de transport possibles, voire tous les modes de transport.

Toutefois, de tels projets doivent être vus comme la pierre d'un édifice plus vaste : non comme l'alpha et l'oméga, mais comme l'élément d'une politique d'ensemble en faveur de la mobilité, des transports du quotidien et de la décarbonation, que l'État et les collectivités mènent conjointement. C'est un point essentiel de notre politique des transports, mais il n'est évidemment pas exclusif.

S'il importe de bien définir l'objet, il est tout aussi important que le cadre fixé par cette proposition de loi demeure assez souple. Il doit garantir la flexibilité et refléter une véritable confiance dans les collectivités afin de s'adapter aux réalités forcément spécifiques de chacun des territoires concernés. J'espère que le présent texte entrera en vigueur dans quelques semaines ; en permettant l'adaptation à chaque territoire, il deviendra alors une véritable loi de liberté.

Nous devons réellement garder cet état d'esprit : il reviendra aux collectivités territoriales concernées de faire remonter les projets du terrain, lesquels seront ensuite validés et cofinancés par l'État, puis définis de manière conjointe et cohérente. Pour sa part, le Gouvernement doit prendre pour point de départ les demandes locales. C'est l'esprit du présent texte, et de ce projet tout entier.

Cette proposition de loi garantit par ailleurs – c'est essentiel – le déploiement de l'ensemble des ressources financières nécessaires à la réalisation de ces services express régionaux métropolitains, en priorité en matière d'investissement. C'est toujours en pleine concertation avec les territoires que ce travail doit être mené, tout en différenciant les solutions d'une métropole ou d'une région à l'autre.

Plus largement, le financement des Serm a suscité – je le sais – beaucoup de débats au cours des dernières semaines, quelques polémiques et, surtout, des interrogations. (*M. Franck Dhersin le confirme.*) Aussi, je tiens à apporter d'emblée quelques clarifications qui, je l'espère, vous rassureront et nous permettront d'avancer ensemble.

D'une part, l'État a d'ores et déjà prévu des sommes importantes : près de 800 millions d'euros de crédits seront dédiés aux services express régionaux métropolitains dans les prochains contrats de plan État-région (CPER), lesquels – vous le savez – sont en cours de discussion dans chaque région.

Un tel montant est très loin d'être négligeable, alors même que nous partions de zéro, comme en témoigne la dernière génération de CPER. Pour ce projet nouveau, l'État mobilise, en entrée de négociation, des crédits extrêmement élevés. Il importe à présent que les collectivités territoriales, notamment les régions, mobilisent un montant au moins équivalent.

Ces crédits doivent être consacrés à l'investissement prévu, pour la période 2023-2027, dans le volet mobilités des CPER. Ils ne représentent évidemment pas la totalité des investissements dans les Serm. J'ajoute qu'à ce stade ce montant demeure indicatif : ni le montant exact des projets ni leur calendrier précis de déploiement ne sont aujourd'hui connus. Ces éléments seront affinés, notamment sur la base du présent texte, qui, je l'espère, entrera en application rapidement ; ainsi pourra-t-on préciser les plans d'investissement, les plans de financement et les ressources mobilisées.

L'État met donc une somme importante sur la table et attend que les régions mobilisent des crédits analogues. Bien sûr, nous irons ensemble plus avant pour assurer, dans la durée, le financement des chantiers.

Il est clair qu'entre 2023 et 2027 un certain nombre de projets aujourd'hui moins avancés que d'autres nécessiteront avant tout des travaux d'études. Ce sont principalement ces études approfondies que nous financerons dans un premier temps, ainsi que les premiers travaux. Il me semble très important de préciser qu'il ne s'agit pas d'un financement exhaustif et définitif de la part de l'État. (*M. le rapporteur acquiesce.*)

En parallèle, je n'ai pas fait mystère de ma volonté de disposer, pour les années à venir, d'une véritable programmation financière consacrée aux infrastructures de transports. Les services dont nous débattons aujourd'hui y trouveront naturellement leur place. C'est d'ailleurs ce que demandent nombre d'entre vous, siégeant sur les différentes travées de cet hémicycle : j'ai eu la chance d'en discuter avec les représentants des différents groupes et je continuerai à le faire au cours des prochaines semaines. Je le répète, le financement des Serm doit bénéficier pleinement de cette visibilité pluriannuelle, quelles qu'en soient les modalités.

Il y a donc déjà des financements consacrés aux Serm, notamment de la part de l'État, et il y en aura d'autres, en premier lieu pour accompagner leur phase d'investissement.

Le cas échéant – c'est une autre des grandes avancées permises par le présent texte –, des financements innovants, tels que des recettes affectées aux projets, doivent pouvoir être utilisés.

L'un des actes forts de ce texte est en effet de permettre la création de sociétés de projet, qui, si les collectivités territoriales le souhaitent – j'insiste sur cette logique du cas par cas –, pourront opter pour une fiscalité locale spécifique affectée au projet décidé, en s'appuyant sur une dette maîtrisée. Une fois de plus, il s'agit d'une faculté et non d'une obligation : grâce à ce dispositif, nous complétons la boîte à outils du financement des investissements dans les services express régionaux métropolitains, ce qui est absolument essentiel.

J'en suis profondément convaincu : ce modèle a fait ses preuves, *mutatis mutandis*, pour le Grand Paris Express. Le Gouvernement l'a déployé pour les projets de lignes à grande

vitesse (LGV) en cours, grâce, d'ailleurs, à des amendements votés par le Sénat au titre du projet de loi de finances pour 2023.

Un tel choix présente plusieurs grands avantages : offrir une grande stabilité de financement, une gouvernance spécifique et une mission dédiée – je pense notamment à la maîtrise d'ouvrage –, autant d'éléments propices à une réalisation accélérée des projets. L'expertise développée et le travail mené par la Société du Grand Paris sont, à cet égard, exemplaires.

Je sais que nous débattons dans quelques minutes de certains points qui méritent encore d'être examinés : c'est l'intérêt de nos discussions d'aujourd'hui.

Le Gouvernement est notamment favorable à ce que la priorité du ferroviaire soit clairement affirmée et bien lisible dans la définition des services express régionaux métropolitains. Il souhaite que ces derniers demeurent centrés sur les transports de voyageurs, et non de marchandises. Il entend également que la question du tarif des péages ferroviaires – vous connaissez mon engagement sur ce sujet essentiel – fasse l'objet d'une réflexion spécifique. À cet égard, je présenterai un amendement dans quelques instants. J'espère que ces dispositions de compromis permettront d'atteindre un consensus.

En outre, le Gouvernement a déposé un amendement visant à relever le plafond de dette auquel est soumise la Société du Grand Paris. Un tel effort de cohérence est essentiel pour que cette société puisse remplir ses missions.

Ces discussions, pour importantes qu'elles soient, ne sauraient occulter le fait que nous nous rejoignons très largement sur les principes, le contenu et les modalités de cette proposition de loi, telle qu'elle a été amendée en commission par la Haute Assemblée.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie très sincèrement de ce travail rapide, sérieux, engagé et mené dans un esprit constructif, par-delà les sensibilités politiques.

Vous l'aurez compris : le Gouvernement soutient pleinement ce texte. Certains amendements donneront lieu à débat. Toutefois, son esprit et son contenu sont clairs, et sa nécessité est avérée.

Au-delà d'acronymes qui, comme celui de « Serm », peuvent paraître techniques, cette proposition de loi traduit une grande ambition et permettra une avancée importante. J'espère qu'elle recueillera une très large majorité. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDPI, et sur des travées des groupes UC et INDEP. – M. le rapporteur, ainsi que MM. Pierre Jean Rochette et Marc Laménie, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC. – M. Pierre Jean Rochette applaudit également.*)

M. Philippe Tabarot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis heureux de vous retrouver aujourd'hui pour examiner la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, qui a fait l'objet d'un travail approfondi en commission, dans un esprit partisan.

Comme vous le savez, l'objectif de déployer dix réseaux express régionaux (RER) métropolitains, qui sont depuis devenus des Serm, résulte d'une annonce formulée par le

Président de la République en novembre dernier, et confirmée par la Première ministre quelques mois plus tard lors de la présentation du plan d'avenir pour les transports.

Vous savez sans doute que cette idée n'est pas complètement neuve. Elle trouve son origine dans le rapport annexé à la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) – un texte qui vous tient particulièrement à cœur, cher Didier Mandelli – et je me réjouis qu'elle se concrétise aujourd'hui par le biais de cette proposition de loi.

J'entre à présent dans le vif du sujet pour vous exposer les quatre principaux axes qui ont guidé le travail de la commission.

Le premier axe, c'est le périmètre des Serm et leur procédure de mise en place. Notre commission a à cœur de défendre une vision décentralisée des Serm, pensée par et pour les territoires, et adaptée à leurs spécificités dans une logique d'équité territoriale. C'est pourquoi elle a jugé indispensable d'inclure systématiquement des lignes de cars express dans les projets de Serm. Ces lignes permettront de relier les métropoles à leurs périphéries les plus éloignées, de manière plus souple et économe que ne le permettrait le seul mode ferroviaire.

Les promesses de financement de l'État étant ce qu'elles sont, il nous revient d'envisager les solutions multimodales les plus efficaces pour nos territoires. C'est d'autant plus nécessaire que le Gouvernement a prévu un calendrier très serré pour la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Ce n'est pas faute d'avoir alerté, dans notre rapport d'information publié en juin dernier, quant au risque d'exclure une part importante de nos concitoyens de l'accès aux métropoles...

En outre, les infrastructures ferroviaires modernisées, ou même construites, dans le cadre des Serm ne seront pas disponibles du jour au lendemain. Or il faut que chacun puisse bénéficier au plus vite de moyens de transports collectifs adaptés.

C'est également la raison pour laquelle la commission a adopté un amendement tendant à apporter cette précision : la décision de mise en œuvre du contrôle du respect des règles applicables aux ZFE-m et des sanctions applicables tient compte, le cas échéant, de l'avancement des Serm. Cette mise en cohérence est, à mes yeux, essentielle.

L'urgence écologique rend également impératif le déploiement rapide des cars express. C'est dans le même esprit que la commission a inclus dans les Serm les réseaux cyclables et, si besoin, le covoiturage et l'autopartage.

Le deuxième axe renvoie à un sujet de préoccupation majeur de notre commission : il est essentiel que la procédure de création des Serm prenne racine dans les territoires, notamment dans les régions. Dans cette perspective, nous avons confié au conseil régional, chef de file des mobilités, le soin de proposer par une délibération la création d'un Serm.

Bien sûr, cela ne signifie pas qu'il faille écarter les autres collectivités territoriales du processus. Les Serm ne peuvent fonctionner que sur la base d'une volonté territoriale ainsi que d'objectifs définis et acceptés par tous les acteurs locaux, notamment les départements et les maires.

La commission s'est également penchée sur les enjeux de gouvernance. Elle a veillé à ce que les Serm soient gérés de manière collégiale et transparente, tout en assurant leur qualité de service et leur sécurité. À ce titre, elle s'est aussi

montrée particulièrement vigilante quant aux conditions d'intervention de la Société du Grand Paris, rebaptisée « Société des grands projets » par cette proposition de loi.

Nous avons souhaité renforcer le rôle des collectivités territoriales dans le choix de la SGP comme maître d'ouvrage. Ce n'est donc qu'à la demande de la région et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) concernées que cet acteur pourra intervenir, sous réserve d'un accord du ministre chargé des transports, puisqu'il est question du réseau ferré national (RFN), propriété de l'État. (*M. le ministre délégué acquiesce.*)

Il n'en va pas de même pour les lignes ferroviaires transférées en gestion ou en propriété aux collectivités territoriales. Pour ce qui concerne ces voies, la commission a garanti la possibilité de choisir, ou non, de faire intervenir la SGP en tant que maître d'ouvrage.

J'en viens à présent au troisième axe. Dans le prolongement de ces questions, la commission a veillé à garantir la bonne articulation des interventions de la SGP, d'une part, et de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions, d'autre part, qui assurent respectivement la gestion du réseau ferré national et celle des gares de voyageurs.

À ce titre, la commission a confirmé le principe de répartition des responsabilités proposé par l'Assemblée nationale. La SGP pourra intervenir en tant que maître d'ouvrage, essentiellement sur des infrastructures nouvelles du réseau ferré national, mais aussi sur des infrastructures non utilisées depuis cinq ans, ainsi que pour des projets d'infrastructures de transport public urbain ou périurbain en correspondance avec l'une des gares ferroviaires d'un Serm.

Dès lors, la SGP pourra apporter au déploiement des futurs Serm toute l'expérience acquise lors de la réalisation du Grand Paris Express. Nos collègues franciliens le savent très bien : il s'agit ni plus ni moins que du plus grand projet d'infrastructure d'Europe.

La SGP pourra également faire bénéficier les projets de Serm de sa capacité d'emprunt, ce qui est un atout non négligeable.

Pour autant, il n'est évidemment pas question d'« archipeliser » le réseau ferré national, qui relèvera toujours de SNCF Réseau. La commission a donc été très attentive à clarifier encore davantage le périmètre et les modalités d'intervention de la SGP dans le cadre des Serm, de même que les conditions de remise des ouvrages aux futurs gestionnaires d'infrastructures.

Le quatrième et dernier axe est le modèle économique et financier des Serm, qui reste pour l'heure, malgré les propos rassurants de M. le ministre, la grande inconnue. En effet, le présent texte ne règle en rien la question du financement des services express régionaux métropolitains, que ce soit en investissement ou en fonctionnement. Or, alors que leur déploiement suppose des dizaines de milliards d'euros d'investissement, qu'il s'agisse des infrastructures ou du matériel roulant ferroviaire, l'engagement de l'État est, à ce jour, très loin d'être à la hauteur.

Monsieur le ministre, le Président de la République avait annoncé une enveloppe d'un montant de 700 millions d'euros,...

M. Clément Beaune, ministre délégué. 760 millions !

M. Philippe Tabarot, rapporteur. ... alors même qu'avant l'été vous nous aviez promis 800 millions d'euros. Cela étant, vous nous avez confirmé ce dernier montant, destiné à financer au mieux certaines études préalables.

Au-delà des besoins en investissement se posera inévitablement la question du financement de l'exploitation des Serm. L'expérience du Grand Paris Express est, à cet égard, éclairante et malheureusement inquiétante.

Je n'en doute pas que nous aurons l'occasion d'en discuter prochainement, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2024. Nous pourrions également débattre des effectifs de la SGP, qui voit le champ de ses missions élargi par la présente proposition de loi sans que ses moyens humains soient pour autant renforcés.

Avant même cette échéance, la commission a adopté le principe de l'organisation d'une conférence nationale de financement des Serm d'ici au 30 juin 2024. Cette réflexion collective ne préjugera pas des modalités de financement qui seront retenues *in fine* dans chaque territoire.

Mes chers collègues, en complément à ce propos, et afin d'éviter que le déploiement des Serm ne se traduise par de moindres investissements dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, la commission a prévu d'annexer au contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau – nous ne reviendrons pas sur ce document, car nous avons déjà beaucoup dit à son sujet – le programme annuel des investissements de cette dernière en faveur du réseau.

Enfin, je vous soumettrai tout à l'heure un amendement visant à garantir la sécurité des usagers des futurs Serm par la conclusion systématique d'un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC. – MM. Pierre Jean Rochette, Olivier Jacquin et Simon Uzenat applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Joshua Hochart.

M. Joshua Hochart. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, en novembre dernier, Emmanuel Macron annonçait, à la surprise générale, sa volonté de développer le service ferroviaire dans treize métropoles françaises, pour un coût de 700 millions d'euros.

Il s'ensuivit tout un tas d'annonces pour le secteur ferroviaire. En avril dernier, la Première ministre Élisabeth Borne a ainsi promis une enveloppe de 100 milliards d'euros dans le cadre d'un plan de développement. Puis, le ministre délégué chargé des transports a fait la tournée des médias en évoquant des pistes de financement, comme la taxation des sociétés d'autoroute, et donc indirectement des usagers de ces autoroutes privatisées, ou encore la taxation du secteur aérien.

En réalité ce plan de 100 milliards d'euros n'est pas ficelé. Personne ne sait ni quand les Serm seront opérationnels ni qui les financera. Enfin si : il est fort probable que les Français les plus modestes soient encore mis à contribution, pour un gain d'efficacité quasiment inexistant dans les zones rurales.

Cette proposition de loi érige le ferroviaire en élément indispensable de la construction des métropoles, en l'absence de toute vision des mobilités à long terme pour l'ensemble des Français. Une fois de plus, les zones urbaines vont recevoir plusieurs milliards d'euros de financements dont les Français des zones rurales n'obtiendront pas le moindre bénéfice...

Chers collègues, ce texte risque d'aggraver les fractures qui existent à l'échelle nationale entre les zones rurales, urbaines et périurbaines.

L'article 1^{er} est en ce sens assez clair : il tend à réserver le stationnement dans les gares et pôles d'échanges aux vélos, véhicules de covoiturage et autres « moyens de mobilité partagée ». Cela signifie qu'un habitant des zones rurales ou périurbaines, seul, mais prêt à consentir l'effort de laisser sa voiture pour se rendre en ville en train, sera exclu des gares et des pôles d'échanges. Il ne pourra même pas se rendre en ville avec sa voiture, puisque vous refusez de suspendre les zones à faibles émissions mobilité. Les plus riches seront libres de se mouvoir et les plus pauvres seront cantonnés chez eux !

Nous avons besoin de garanties sur le fait que les zones rurales seront désenclavées, et que leurs habitants ne seront pas, une fois de plus, les grands oubliés.

La France a besoin d'une loi de programmation des transports, pas de textes saucissonnés par-ci par-là, empêchant toute vision à long terme. De nombreux projets doivent être étudiés : la qualité du réseau routier, et notamment des routes secondaires, doit aussi devenir une priorité.

Au fond, monsieur le ministre, ce projet, marqué par le refus de favoriser la mobilité des Français habitant en zone rurale, ne sert en fait que vos électeurs, ceux qui se trouvent essentiellement dans les grandes villes et à proximité, en punissant d'une certaine façon ceux qui – selon vous – votent mal !

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, au titre des objectifs que la France s'est fixés en matière de transition écologique, les services express régionaux métropolitains organisés par cette proposition de loi constituent une innovation structurante pour nos territoires.

Je souhaite saluer le travail consensuel accompli par notre rapporteur, Philippe Tabarot, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, et par le Gouvernement.

Il est vrai que, pour être acceptés par tous, les projets liés à la transition écologique méritent un travail concerté et approfondi, allant dans le sens de l'intérêt des Français, surtout lorsque les mobilités sont en jeu.

S'agissant des investissements liés à la réalisation des services express régionaux métropolitains, une unanimité se dégage : les besoins de financement sont extrêmement importants.

Or, dans l'immédiat, les financements ne sont pas au rendez-vous. Les 700 millions d'euros annoncés par Emmanuel Macron sont dérisoires au regard du coût du déploiement de dix Serm d'ici dix ans, lequel est estimé *a minima* autour de 15 milliards d'euros, infrastructures de transport et matériel roulant compris. À l'heure de déterminer leurs positions sur ce texte, les sénateurs du groupe Les Indépendants – République et Territoires ont particulièrement insisté sur ce point.

Les membres de notre groupe n'ont cessé de rappeler que la transition écologique a un prix. C'est pourquoi nous saluons la création de la conférence nationale de financement, qui aura pour mission de dégager des solutions pérennes en la matière.

L'État ne pouvant manifestement pas tout, il nous faudra certes trouver des financements publics, mais aussi aller chercher des solutions auprès du secteur privé.

De plus, si les moyens financiers constituent le nerf de la guerre pour le déploiement des Serm, il nous faudra lever d'autres incertitudes, principalement techniques.

Monsieur le ministre, plusieurs membres de cette assemblée ont soulevé des impossibilités de nature opérationnelle. En effet, dans de nombreux territoires – je pense notamment à l'Hérault et à la Loire –, les sillons ferroviaires sont déjà au maximum de leurs capacités et le but n'est certainement pas de mettre en place des Serm en heures creuses : nos concitoyens ont de réels besoins de mobilité.

C'est pourquoi je me félicite que la réflexion ne se limite pas aux étoiles ferroviaires et que l'intermodalité soit fortement encouragée. Cette complémentarité est fondamentale. Mais, une fois de plus, je tiens à rappeler une évidence : ce qui est vrai pour les sillons l'est aussi pour le réseau routier, lorsqu'il s'agit des cars à haut niveau de service (CHNS).

L'obligation d'explorer la possibilité de voies réservées, inscrite à l'article 1^{er} de cette proposition de loi, est donc la bienvenue. Nous avons des exemples d'expériences réussies en Île-de-France. Il serait judicieux de s'en inspirer !

Par ailleurs, l'évolution de la Société du Grand Paris en Société des grands projets est un apport majeur du présent texte. L'expérience capitalisée par la SGP pour la réalisation de projets structurants, en l'occurrence les lignes 15 et 18 du Grand Paris Express, est essentielle pour la réussite des Serm. Sa gouvernance, à l'écoute des acteurs de terrain, est exemplaire depuis plusieurs années. (*M. le ministre acquiesce.*)

Je me réjouis donc de voir jetées les bases d'une coopération entre SNCF Réseau et la SGP. Nous serons attentifs à ce qu'elle crée de véritables bénéfices, pour les usagers comme pour les territoires.

À ce sujet, je tiens à mettre l'accent sur la place que cette proposition de loi accorde aux collectivités territoriales, surtout aux régions et aux départements.

La France doit poursuivre sa marche décentralisatrice. Le fait de laisser les collectivités territoriales à la manœuvre sur ces questions de transports collectifs marque, sans aucun doute, une première étape du renouveau démocratique que représente la décentralisation des décisions. Nous pouvons nous en féliciter.

Faisons confiance à nos territoires, qui connaissent parfaitement leurs besoins, et particulièrement à nos maires. Les consulter en amont du déploiement d'un projet de service express régional métropolitain sur leur territoire relève de l'évidence : les maires, au plus près de nos concitoyens et des usagers, sont les mieux à même de faire émerger des solutions équilibrées et réalistes.

Réunir les acteurs concernés autour de la table, au-delà du respect dû aux territoires et à leurs spécificités, c'est assurer une réponse en harmonie avec les nécessités des bassins de vie que desserviront les RER métropolitains.

Même si le chemin reste long, les projets de Serm semblent, avec cette proposition de loi, pouvoir être lancés sous les meilleurs auspices.

Les élus du groupe Les Indépendants – République et Territoire resteront toutefois vigilants quant aux moyens financiers et techniques, pour lesquels des solutions

pérennes n'ont pas encore été trouvées. Ils voteront le présent texte, afin d'accélérer et de consolider ce processus supplémentaire de transition juste pour nos territoires. (*Applaudissements sur les travées des groupes INDEP, RDPI et RDSE, ainsi que sur des travées du groupe UC. – M. le rapporteur et M. Marc Laménie applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Franck Dhersin.

M. Franck Dhersin. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai l'honneur de m'adresser à vous pour la première fois depuis cette tribune.

Je suis particulièrement heureux que ma première intervention en tant qu'orateur du groupe Union Centriste porte sur les RER métropolitains, dont je connais non seulement l'impérieuse nécessité, mais aussi l'immense complexité de la mise en œuvre, étant moi-même pour quelques jours encore vice-président de la région Hauts-de-France chargé des mobilités.

Venant d'un territoire travaillant d'ores et déjà avec la Société du Grand Paris sur le projet du Serm lillois, je mesure pleinement l'importance de la proposition de loi que nous avons à examiner aujourd'hui.

En tant qu' élu régional, je me réjouis d'avance de pouvoir compter sur la Société des grands projets – puisque tel sera son nom – pour mener à bien, dans nos métropoles, ce grand dessein que constitue la création de services express régionaux métropolitains. La présence de moyens de transport modernes, fiables et décarbonés ne peut demeurer le seul apanage de la région capitale : le temps est venu d'équiper nos grandes métropoles de réseaux de transport à la hauteur de leur poids économique et social.

Alors que la livraison des premiers ouvrages construits par la SGP pointe son nez – je pense au prolongement au nord et au sud de la ligne 14 du métro parisien, qui fait de celle-ci un standard mondial en termes d'efficacité et de modernité –, il faut saluer et, surtout, se rendre compte du travail effectué par la Société du Grand Paris depuis sa création en 2010.

Seulement treize années plus tard, cette structure, qui emploie désormais environ 1 000 collaborateurs contre quelques dizaines à l'origine, est en train de mener à terme le plus grand chantier d'Europe – les précédents orateurs l'ont déjà mentionné. Il s'agit ni plus ni moins que de doubler en moins de vingt ans la taille du réseau de métro parisien existant, ce qui est absolument colossal !

Le Grand Paris Express a nécessité la création de cette société *ad hoc* qui, jusqu'à maintenant, n'avait pas vocation à perdurer. Ces dernières années, il est cependant apparu qu'il serait malheureux, pour ne pas dire regrettable, de se passer de l'expertise accumulée.

Dans cet esprit, le présent texte, fruit d'un travail de concertation entre SNCF Réseau et la SGP, comporte des mesures de coordination et de simplification qui permettront de décliner des solutions de transport ambitieuses au niveau local, tout en respectant le souhait des collectivités, au sein de structures juridiques dirigées par celles-ci.

Pour que les Serm soient un succès, il faudra que la Société des grands projets, les collectivités, ainsi que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions établissent, dans le cadre de chacun de ces projets locaux, un dialogue franc, sincère et apaisé.

Le compromis trouvé à l'occasion de ce texte me laisse penser que chacun de ces acteurs est prêt à travailler afin de parvenir aux meilleurs résultats en termes d'efficacité et, surtout, de rapidité.

Je souhaiterais néanmoins appeler votre attention, mes chers collègues, sur deux points particuliers dont, je l'avoue, j'ai du mal à saisir la pertinence.

Dans nos régions respectives, nous connaissons tous des exemples de Serm dont la mise en place nécessitera des travaux importants à partir des infrastructures exploitées, que ce soit une voie de circulation ou une gare de voyageurs.

Prenons l'exemple de la gare de Marseille Saint-Charles : il est évident que la mise en œuvre du Serm d'Aix-Marseille nécessitera une refonte intégrale de cette gare, avec notamment la mise en souterrain d'une partie importante des circulations. Telle qu'elle est rédigée, la proposition de loi ne permettrait pas à la SGP d'intervenir sur ce chantier, car la gare est en exploitation.

Permettez-moi de souligner le caractère illogique d'une telle rédaction : pour tirer pleinement bénéfice de l'expertise accumulée par la SGP, il faut que l'on vous permette, monsieur le ministre, ainsi qu'aux collectivités concernées de décider, au cas par cas, des solutions de maîtrise d'ouvrage les plus appropriées. Par ailleurs, personne n'imagine un seul instant que, dans le cadre d'un tel chantier, la SGP ne soit pas accompagnée sur le terrain par son partenaire SNCF Réseau.

De manière tout à fait analogue, la proposition de loi ne permet pas non plus à la SGP d'intervenir sur des projets d'infrastructures de transport hors Serm. Imaginons qu'une métropole souhaite construire une nouvelle ligne de métro sans correspondance avec une gare du Serm ; elle ne pourrait pas faire appel à la SGP si le texte était adopté en l'état.

Je crois que cette loi devra être facilitatrice, et non restrictive. Il serait de bon aloi, me semble-t-il, de laisser au pouvoir réglementaire ainsi qu'aux collectivités le soin de choisir par eux-mêmes, au niveau local, les solutions les plus adaptées au territoire.

Même si cette proposition de loi n'a pas pour objet de préciser les modalités de financement des Serm, un devoir de vigilance s'impose à nous sur ce point : il ne faut pas promettre des miracles si l'on n'est pas en mesure de les financer.

Alors que le Président de la République a annoncé sa décision de flécher, non plus 700 millions d'euros – je rectifie –, mais environ 800 millions d'euros dans les CPER pour la réalisation d'études techniques sur les premiers Serm, ce qui est nettement insuffisant – vous avez vous-même qualifié ce montant d'indicatif dans votre intervention, monsieur le ministre, ce qui laisse entendre que les montants en jeu ne pourront qu'être supérieurs... –, la question du financement des investissements lourds reste entière.

Là encore, le modèle du Grand Paris Express doit constituer un exemple à suivre. Le financement des investissements doit être pensé dès le début de la phase de conception, afin de permettre à l'ensemble des acteurs d'avoir une vision claire des tenants et aboutissants du projet. Quand il est question d'infrastructures dont le coût est de plusieurs milliards d'euros et de plans de financement pluriannuels enjambant, dans de nombreux cas, les échéances politiques locales, les grandes lignes du projet doivent être limpides et anticipées.

Il nous faudra faire preuve de créativité quant aux ressources financières à mobiliser. Le modèle propre au Grand Paris Express, celui d'une fiscalité affectée, ne pourra pas être transposé à l'identique dans nos différentes régions. À l'évidence, l'assiette fiscale y est plus faible et ne permettra pas de lever des sommes sur les marchés à des taux aussi compétitifs.

Je ne suis absolument pas favorable – vous le savez – à la mise en œuvre à des impôts locaux supplémentaires dans nos territoires. C'est pourquoi j'appelle solennellement l'État à prendre toute sa part au financement de ces infrastructures.

A minima, un débat devra s'engager dans les prochains mois sur les modalités de financement des Serm, qui demeurent pour l'instant totalement obscures. Je salue à cet égard l'amendement de la commission visant à sécuriser la tenue d'une conférence nationale de financement des Serm. Il s'agira d'un rendez-vous très important.

De la même manière, à plus long terme, il nous faudra également envisager une refonte du financement de l'exploitation de ces infrastructures, ce qui nécessitera une discussion franche sur la manière de donner aux collectivités les moyens nécessaires au bon fonctionnement de nos transports publics. Il nous faut éviter à tout prix les fiascos que nous avons connus récemment, et aider nos collectivités à s'impliquer dans ce magnifique projet national que doit constituer la création de ces Serm aux quatre coins du territoire national.

Mon groupe votera sans aucune réserve en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP. – M. Francis Szpiner applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce que l'on vise au travers des Serm, c'est un choc massif d'offre de services de transports du quotidien pour au moins – j'y insiste – une bonne dizaine de nos métropoles.

Notre pays accuse un net retard dans ce domaine. Nombre de nos projets n'avancent pas : seuls ceux du Léman Express, de Strasbourg et de Bordeaux ont d'ores et déjà progressé de manière significative.

L'ambition affichée est tout simplement d'en finir avec cette triste réalité selon laquelle 90 % des déplacements de 10 à 80 kilomètres se font en voiture – et, la plupart du temps, les personnes sont seules dans leur véhicule !

En grande périphérie des villes, la part modale des transports collectifs chute brutalement par rapport aux agglomérations-centres : elle passe de 27 % dans les pôles à 5 % dans les couronnes. C'est là que réside le plus important potentiel de décarbonation, compte tenu des longues distances quotidiennes parcourues en véhicule individuel.

Voilà toute l'ambition des Serm : la cohésion territoriale de la République face aux inégalités de l'offre de transports décarbonés et durables ; ces mêmes inégalités que pointaient les « gilets jaunes »...

Ce n'est pas ce texte – une proposition de loi – qui permettra de définir une trajectoire financière. En revanche, cette phase d'examen parlementaire doit faire monter la pression sur le sujet. Personne ne peut nier la nécessité d'établir des trajectoires financières afin de couvrir les coûts d'exploitation des fortes augmentations de services et de nouveaux investissements parfois nécessaires.

En ce sens, nous saluons la proposition du rapporteur en faveur de tarifs de péage ferroviaire plus abordables dans le périmètre des Serm, et qui prévoit la tenue d'une conférence nationale de financement des Serm. Nous approuvons également les amendements du groupe socialiste qui tendent à mettre en place une trajectoire de financement.

Le texte identifie les éléments d'une labellisation. Le rapporteur a eu raison de souligner l'importance des cars express. De la même manière, l'intégration à part entière des réseaux cyclables sera un formidable accélérateur d'intermodalité et de décarbonation.

Le texte prévoit un certain nombre de dispositions visant à faciliter une gouvernance, qui n'est pourtant pas évidente, entre la région, l'intercommunalité AOM centre, les autres intercommunalités périphériques concernées et les départements.

Cette bonne gouvernance contribuera sans nul doute à prendre en compte les besoins et les attentes des usagers qui ont besoin de mobilités quotidiennes fluides et pratiques, et qui se contrefichent – passez-moi l'expression – du pré carré de chacune de nos collectivités. Ici, au Sénat, nous ne pouvons donc pas supprimer abruptement de ce texte le dispositif entérinant la mise en place d'une billettique intégrée. Bien sûr, le mieux est souvent l'ennemi du bien : au travers de notre amendement tendant à rétablir cette disposition, nous souhaitons maintenir la nuance pragmatique qui pourrait constituer un compromis positif.

Ne réduisons pas le rôle de l'autorité organisatrice de la mobilité porteuse d'un projet de Serm et l'importance de la dynamique qu'elle pilotera : elle n'a pas besoin que la loi lui impose de consulter chacun des maires, elle le fera naturellement.

La délibération de l'AOM en vue de demander à l'État qu'il reconnaisse au projet le statut de Serm, est importante, tout comme celle de la région. Mon groupe propose d'ailleurs des amendements en ce sens.

Le texte innove de manière déterminante en ce qu'il reconnaît une vocation nouvelle, qu'il encadre, à la Société du Grand Paris. Cet établissement public ayant acquis beaucoup d'expérience, il serait dommage de le démanteler après la réalisation du Grand Paris Express. La Société des grands projets garantit des conditions d'emprunt favorables, évite le carcan de l'annualité budgétaire, et favorisera la mise en œuvre de taxes locales affectées ; en outre, elle apportera l'expérience et l'expertise de ses équipes.

Il était nécessaire de garantir l'unicité de la gestion du réseau ferroviaire : la commission a amendé la proposition de loi en indiquant que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions récupéreront les infrastructures nouvelles à titre gratuit. Il serait incompréhensible, monsieur le ministre, que le Gouvernement et l'Assemblée nationale suppriment cette précision essentielle.

Deux dispositions ajoutées en commission nous semblent contre-productives, et il faudrait y revenir aujourd'hui.

Conditionner mécaniquement les contrôles et les sanctions liés aux zones à faibles émissions (ZFE) à l'existence d'un Serm avancé n'est une bonne idée qu'en apparence. En effet, un tel dispositif serait inévitablement utilisé comme un prétexte pour prolonger l'immobilisme dans la lutte contre la pollution de l'air d'origine automobile. Ce serait aussi, je le crois, une entorse à l'article 45 de la Constitution et au périmètre de cette proposition de loi.

De même, il serait singulier de détourner l'esprit du « zéro artificialisation nette » (ZAN), en imputant la consommation foncière occasionnée par les Serms au forfait national, alors qu'il s'agit de projets d'intérêt régional. Dans le cadre du forfait régional, on sera sans doute plus attentif à la consommation d'espace.

Pour conclure, cette proposition de loi est positive : ses dispositions seront utiles, faciliteront la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains, leur donneront de la cohérence et les amplifieront, ce qui clarifiera et sécurisera les financements nécessaires. C'est pourquoi mon groupe la votera. (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST et sur des travées du groupe SER. – M. Franck Dhersin applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous passons beaucoup de temps dans les transports, notamment en voiture. À elle seule, celle-ci représente 72 % des trajets domicile-travail.

La voiture est pourtant responsable de 94 % des émissions de CO₂ du secteur des transports, tandis que 40 000 personnes décèdent chaque année à cause de la pollution de l'air. Elle a donc un impact écrasant sur le climat et la santé.

« On est attaché à la bagnole, on aime la bagnole. Et moi je l'adore », déclarait récemment le Président de la République. Cela explique sans doute le peu d'ambition qu'il affiche pour le ferroviaire et pour les alternatives à la voiture et aux camions. Il est ainsi l'héritier des politiques d'aménagement du territoire qui sévissent depuis les années 1960 et favorisent le tout automobile.

Les Français aimeraient pourtant pouvoir se déplacer facilement, sans que cela leur coûte trop cher. S'ils prennent leur voiture, c'est souvent parce qu'ils n'ont pas d'autre choix.

La mobilité est un droit qu'il nous faut réaffirmer en octroyant de réels moyens aux transports collectifs et au service public. Il faut rendre ceux-ci davantage accessibles et efficaces pour développer la qualité de vie et lutter contre le dérèglement climatique.

Nous discutons aujourd'hui d'un texte qui est passé par le filtre de l'Assemblée nationale, puis par celui de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Je salue les travaux réalisés collectivement par la commission, qui améliorent nettement la version initiale du texte. Au travers de cette nouvelle proposition de loi, j'entrevois une volonté claire de matérialiser un véritable maillage des transports dans les grandes agglomérations du pays.

L'intermodalité s'inscrit au cœur des services express régionaux métropolitains grâce aux projets de déploiement des RER métropolitains. J'espère sincèrement que ceux-ci aboutiront.

Tout cela relève tout de même du domaine de l'hypothèse car, si nous saluons les intentions, il reste à définir les moyens, notamment financiers, qui seront mis sur la table. J'ai bien noté que des moyens significatifs étaient prévus et que les enveloppes budgétaires avaient évolué, monsieur le ministre, mais il conviendra de le confirmer...

Le Président de la République annonçait fièrement, à la fin septembre, que 700 millions d'euros – désormais, il s'agit de 800 millions – seraient dédiés aux RER métropolitains. Il

s'agit certes d'un montant très important – et j'ai bien compris que cette somme servirait simplement à financer les études –, mais le Sénat, dans le cadre des travaux qu'il a pu réaliser, évoque plutôt un effort minimal de 15 à 20 milliards d'euros pour développer les lignes imaginées par le Conseil d'orientation des infrastructures.

Ces 800 millions d'euros paraissent donc bien dérisoires. Aussi veillerons-nous, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2024, à défendre les moyens nécessaires au développement des transports ferroviaires.

La garantie d'une égalité d'accès à ces services ne saurait reposer uniquement – une fois de plus – sur les collectivités territoriales. Elle ne saurait non plus impliquer des conditions de travail peu attractives pour les agents, ou une tarification en décalage avec les moyens des usagers qui recourent à ces services.

A contrario, nous pensons disposer des moyens structurels.

Le texte prévoit de faire appel aux compétences et à l'expérience de la Société du Grand Paris, bientôt renommée Société des grands projets, et à celles de SNCF Réseau. C'est une très bonne idée, mais il faudra aussi apprendre des erreurs du passé. Ainsi les coûts et les délais n'ont-ils pas été tenus dans le cadre du projet du Grand Paris Express, lequel aura contribué à artificialiser ou à rendre inexploitable nombre d'espaces agricoles en Île-de-France.

Mon groupe proposera tout de même de limiter le recours à des prestataires extérieurs : nous devons profiter des atouts et des compétences des acteurs publics, les plus à même de défendre l'intérêt général qui nous tient tant à cœur.

Nous considérons que les auteurs de ce texte affichent des intentions claires en matière de décarbonation des mobilités, mais que des améliorations pourraient être apportées. Nous vous soumettrons nos amendements au cours de la séance, en vue d'aboutir à une proposition de loi à laquelle nous serions davantage favorables.

Faisons en sorte de fixer des objectifs de report modal réellement efficaces, de garantir des financements de la part de l'État, et soyons exigeants sur la qualité des aménagements des pôles d'échanges multimodaux et des services proposés. Enfin, défendons un prix du billet supportable pour les usagers.

Tel est le sens à donner à ces nouveaux services express régionaux métropolitains. Dans le cas contraire, les bases que nous posons avec ce texte risqueraient de n'être qu'un affichage de plus, un simple label qui ne répondra pas aux besoins des usagers et de nos territoires, et qui ne permettra pas de faire face à l'urgence climatique. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K, et sur des travées des groupes SER et GEST.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Guillotin.

Mme Véronique Guillotin. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, bien que n'étant pas très familière des débats sur les mobilités, c'est avec un grand plaisir que je m'exprime à l'occasion de cette discussion générale, dans la mesure où la région Grand Est est fortement concernée par ce texte.

Après que la LOM de 2019 a défini un certain nombre de priorités, quatre ans auront été nécessaires pour que soit fixé un cadre légal, lequel doit permettre d'accélérer le dévelop-

pement des mobilités du quotidien tout en désenclavant nos territoires et en proposant à nos concitoyens de nouvelles offres de mobilité adaptées et décarbonées.

Le groupe RDSE, soucieux du juste équilibre entre les territoires, souscrit naturellement aux objectifs et aux ambitions affichés dans le cadre de cette proposition de loi. Les enjeux en termes de développement de nos territoires sont plus que jamais cruciaux pour l'équilibre de notre pays, dans lequel la fracture sociale et économique s'intensifie.

Face à la métropolisation de notre développement économique, entretenue par une tendance à la concentration géographique des emplois de cadres, il faut permettre à nos périphéries de faire réseau avec leurs pôles d'attraction.

Devant ces défis multiples et transversaux, nos réponses doivent impliquer tous les acteurs concernés. En ce sens, nous saluons les travaux menés par le Sénat lors de l'examen du texte en commission, notamment ceux du rapporteur Philippe Tabarot.

Les services express régionaux métropolitains doivent être pensés par et pour les territoires – c'est l'esprit dans lequel a travaillé la commission. Les collectivités territoriales, désormais placées au cœur du processus de décision, se sont enfin vu attribuer les outils de coordination nécessaires.

Cependant, en plus d'être collective, notre réflexion devra d'emblée être multimodale. Les Serm, qui sont davantage que de simples RER métropolitains, représenteront un véritable choc d'offre pour les transports collectifs.

Les Serm doivent pouvoir tirer le maximum de la complémentarité entre les transports collectifs routier et ferroviaire, afin de répondre au mieux à l'urgence climatique, aux inégalités et particularités territoriales, ainsi qu'aux aspirations des Français en matière de mobilité dans leurs bassins de vie. Une offre de cars à haut niveau de service, le développement de réseaux cyclables et la promotion du covoiturage et de l'auto-partage devront systématiquement accompagner leur déploiement.

Faciles à mettre en place et peu coûteux, ces modes de transport permettront de répondre à l'impératif de décarbonation des mobilités et d'accompagner la mise en place des zones à faibles émissions mobilité en évitant d'exclure certains usagers du cœur des villes. Cette préoccupation de ma collègue Nathalie Delattre s'est traduite par l'adoption en commission de son amendement visant à ce que la mise en œuvre des dispositifs de contrôle et de sanction du respect des règles en ZFE-m tienne compte du déploiement des Serm.

Notre groupe est profondément convaincu que les ZFE-m et les Serm sont complémentaires. Nous ne devons pas les opposer si nous voulons remplir nos obligations écologiques et améliorer la qualité de l'air et de vie des Français, tout en répondant aux exigences en matière d'acceptabilité et de justice sociale. On ne doit pas pénaliser ceux de nos concitoyens qui recourent à la voiture individuelle s'ils ne disposent d'aucune alternative crédible et efficace.

Si nous partageons les objectifs de ce texte, nous ne pouvons en revanche pas faire l'impasse – les précédents orateurs l'ont souligné – sur la question des financements. Je ne vous apprendrai rien en vous disant que l'argent est le nerf de la guerre. Or qui dit choc d'offre de services dit, quelquefois, mur de financements.

La proposition de loi ne prévoit pas les garanties de financement des Serm, ce qui constitue, même si ce n'est pas l'objet de ce texte, un motif d'inquiétude.

À ce jour, l'État a annoncé le déblocage de 800 millions d'euros. Or chacun sait que l'addition de ces projets, de nature et d'ampleur financière différentes, s'élèvera à plusieurs dizaines de milliards d'euros. La « nouvelle donne ferroviaire » annoncée par le Gouvernement, de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici à 2040, ne précise pas encore le montant attribué au développement des Serm.

Nous serons donc extrêmement vigilants sur le sujet, et attentifs aux réponses qu'apportera la conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains qui sera organisée avant le 30 juin 2024.

Par ailleurs, au-delà de l'investissement dans l'infrastructure, c'est toute une qualité d'exploitation qu'il faudra garantir, du matériel roulant aux gares, en passant par le personnel et la programmation des sillons. Un certain nombre d'expériences, notamment celle du RER de Strasbourg, doivent retenir notre attention.

Enfin, notre groupe défendra un amendement tendant à éclaircir le périmètre d'établissement des Serm. Aucun territoire ni aucune commune soumis à l'aire d'attraction ne doit être oublié, que ce soit dans le processus de concertation initial ou lors du déploiement effectif d'un Serm.

Il nous semble nécessaire d'établir un périmètre précis et objectif afin d'éviter que les financements ne soient aspirés par et pour les métropoles, auquel cas le texte manquerait sa cible principale, à savoir le désenclavement des territoires ruraux et périurbains.

L'enjeu de ce texte dépasse celui de la mobilité : il s'agit de construire, ensemble, l'aménagement durable des territoires, dont les nouveaux dogmes doivent être la liberté d'action ainsi que la flexibilité et la souplesse opérationnelles.

Naturellement, le groupe RDSE votera pour cette proposition de loi. *(Mme Laure Darcos et M. le président de la commission applaudissent.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Madame la présidente, je profite de cette prise de parole pour vous féliciter de votre nomination à ce poste.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, cette proposition de loi, dont sur toutes les travées nous saluons l'esprit, vise à organiser juridiquement le déploiement des services express régionaux métropolitains dans plusieurs grandes villes de France.

Dans les faits, il s'agit d'accroître sensiblement la part du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien, et de favoriser un service public à la fois plus dense et plus performant, qui s'appuie sur l'ossature existante et la réouverture de lignes oubliées.

Il nous faut, pour ce faire, non seulement augmenter la fréquence de passage et les amplitudes horaires, mais aussi, bien entendu, mieux irriguer les alentours des grandes villes concernées, afin de désenclaver les territoires insuffisamment connectés, périurbains ou ruraux. Le modèle est celui des RER franciliens, avec l'impératif toutefois de prévoir des déclinaisons propres à chaque réalité territoriale – j'y reviendrai.

Évidemment, il est aussi question de répondre à l'urgence environnementale *via* une accélération de la planification écologique, que rendent possible de nouvelles offres de mobilité adaptées et décarbonées.

La Première ministre le soulignait en février dernier : « C'est lorsque nos concitoyens pourront trouver un transport en commun régulier, facilement accessible et fiable, qu'ils pourront réduire leur usage de la voiture. » Le groupe RDPI soutient pleinement l'ambition et le dispositif de cette proposition de loi déposée par le député Jean-Marc Zulesi, dont je tiens ici à saluer l'initiative.

Adopté en première lecture à l'Assemblée nationale avant l'été, ce texte a été approuvé par notre commission mercredi dernier ; je profite de cette occasion pour saluer le travail de notre rapporteur Philippe Tabarot.

Cette avancée législative s'inscrit dans la continuité d'engagements déjà pris, notamment dans le cadre de la LOM. À la suite de la promulgation de cette loi et du rapport de 2018 du Conseil d'orientation des infrastructures, SNCF Réseau a élaboré un schéma directeur en vue de désaturer les étoiles ferroviaires et de développer ces services express.

La nécessité d'une meilleure desserte a été défendue par le Président de la République en novembre dernier. Il l'a réaffirmée en septembre à l'issue du Conseil de planification écologique. Cette priorité nationale trouve ici une déclinaison attendue.

Dans le dispositif des Serm, dont l'objectif est de transformer la mobilité pour des millions d'usagers, l'intermodalité et la multimodalité tiennent une place fondamentale. S'il est évidemment question d'infrastructures, l'ambition affichée repose sur un aménagement bien plus général de notre territoire et sur une réflexion approfondie, dès la conception, concernant non seulement l'intégration de services existants, mais aussi une offre élargie. Il n'y a donc pas d'opposition, mais une complémentarité entre les déplacements.

En commission, les réseaux cyclables et les lignes de transport routier à haut niveau de service ont été inclus dans la définition des Serm, de même que – le cas échéant – le covoiturage et l'autopartage, en plus du transport fluvial, ainsi que la création et l'adaptation de gares ou pôles d'échanges multimodaux.

Notre groupe partage par ailleurs la volonté que les élus, notamment les maires, soient pleinement associés au processus de consultation, afin de garantir une prise en compte adéquate des intérêts locaux. J'y faisais référence, il existera autant de Serm que de territoires retenus.

En outre, afin de confirmer le rôle de chef de file des mobilités attribué à l'échelon régional, la commission a prévu qu'une délibération du conseil régional concerné soit prise pour décider de créer un Serm. Nous y sommes, là encore, favorables.

Nous soutenons également le principe d'un renforcement de la collégialité entre les maîtres d'ouvrage et de l'implication des financeurs.

Autre objectif : faire intervenir dans ce déploiement un maître d'ouvrage, la SGP, dont l'expertise reconnue ne doit pas être perdue, mais partagée. Il s'agit de décliner un modèle à la française, reconnu à l'international, disposant d'une importante capacité d'emprunt et reposant sur un fonctionnement souple.

Il ne s'agit, en revanche, ni de centraliser la gouvernance des Serm ni de concurrencer la SNCF. La SGP devra contribuer à la création d'une société de projet locale sur chaque territoire, qui déterminera alors la gouvernance la mieux adaptée. À cet égard, nous défendons l'idée selon laquelle la décision d'intervention de la SGP sur les projets doit résulter d'une demande des collectivités porteuses, autrement dit la région et les AOM.

Ce chantier s'appuiera sur une expertise partagée entre SNCF Réseau et la SGP, selon une répartition claire des rôles et après des discussions avec les exécutifs locaux concernés. Ainsi, la compétence de la SGP n'englobera ni les infrastructures ni les installations de service déjà en exploitation. Afin de tenir compte de cette évolution, le groupe RDPI a souhaité déposer deux amendements à l'article 2, dont nous discuterons dans quelques instants.

Enfin, construire les futurs Serm avec l'ambition qui a été exposée précédemment revient nécessairement à engager des investissements significatifs.

En février dernier, la Première ministre a annoncé un plan de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire d'ici à 2040. Monsieur le ministre, vous avez lancé avant l'été les négociations sur le volet mobilités des CPER portant sur la période 2023-2027. À cette occasion, l'État s'est engagé à mobiliser 8,6 milliards d'euros sur la période. Plus de 750 millions d'euros seront fléchés vers les Serm.

La déclinaison du plan de financement qui devra accompagner les demandes de labellisation est, vous le savez, très attendue. Au-delà de la forme que ce plan prendra, nous considérons avec vous qu'il faudra mettre en œuvre des solutions partagées pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement.

Monsieur le ministre, en conclusion, je tiens à rendre hommage à votre volontarisme en matière de relance et de déploiement du ferroviaire en France. Vous avez apporté jeudi dernier des précisions quant à la mise en œuvre d'un Pass Rail, qui doit favoriser l'attractivité de ce mode de transport.

Afin de rendre possible un choc d'offre accessible faisant appel à l'intelligence collective, territoriale, nous voterons ce texte essentiel qui concrétise une grande ambition nationale tout en répondant à un impératif écologique.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Madame la présidente, je suis ravi de reprendre du service sous votre présidence éclairée !

Monsieur le ministre, mes chers collègues, voilà un peu moins d'un an, alors que nous étions en plein examen budgétaire, nous apprîmes au détour d'une vidéo que le Président de la République décidait, sur un coup de tête, de déployer dix projets de RER métropolitains.

Ce nouveau fait du prince est un épisode supplémentaire de l'incohérence complète de la politique qu'il mène en matière de transports depuis 2017, passant des mobilités du quotidien, un jour, à la relance de la grande vitesse le lendemain, puis au contrat de performance avec SNCF Réseau, qui bloque le ferroviaire...

Nous voilà revenus à la case départ sans que les étapes précédentes soient questionnées de nouveau... Nous serons également empêchés de le faire aujourd'hui, l'article 40 de la

Constitution ayant été invoqué contre mon amendement visant à réformer ce contrat de performance et à briser le carcan de SNCF Réseau.

Alors que le ministre a entamé cet été des concertations afin de bâtir une nécessaire nouvelle loi de programmation des infrastructures, et que l'ensemble des acteurs, à commencer par les collectivités, se plaignent du manque de financements, nous allons débattre de la création d'une nouvelle offre de mobilité.

Si je salue le retour de la priorité donnée aux mobilités du quotidien au travers de ce texte, je pense, monsieur le ministre – sans vouloir faire offense au président Jean-Marc Zulesi –, qu'un projet de loi aurait été plus adapté. À côté d'une étude d'impact et d'un avis du Conseil d'État, vous auriez pu y accoler plus aisément un indispensable volet financement, et éviter que nous ne légiférions une nouvelle fois à l'aveugle. Nous n'avons en effet aucune idée, à l'heure du 49.3, de ce qu'il adviendra de nos avancées lors des débats budgétaires. Mon collègue Simon Uzenat reviendra sur la question des financements à la suite de mon intervention.

Mes chers collègues, je suis particulièrement heureux de vous retrouver aujourd'hui dans cet hémicycle pour débattre des mobilités du quotidien, dès le début de cette session. Permettez-moi, d'ores et déjà, de remercier notre rapporteur, Philippe Tabarot, et de saluer l'excellent travail qu'il a effectué dans un esprit d'ouverture que de compromis lors des dernières semaines afin d'aboutir au texte le plus consensuel possible.

Si la moitié d'entre nous était en campagne ces derniers mois, nous avons tous et toutes été interpellés sur le sujet prégnant des mobilités. Le déploiement des solutions prévues dans la boîte à outils qu'est la loi d'orientation des mobilités de 2019 est en cours et encore inachevé. Nous accueillons donc très positivement cette nouvelle brique, qui aura un effet de stimulation en développant de nouveaux services dans une dizaine de métropoles.

Aucun d'entre nous, qu'il ait été alors parlementaire ou non, n'a oublié la crise des « gilets jaunes », pas plus que les fractures sociales et territoriales qu'elle a révélées. Le danger est grand qu'elles ressurgissent à l'aune du développement de ces RER dans les seules métropoles, si nous ne prenons pas correctement en compte leurs périphéries, voire leurs aires d'attractivité. Cela est d'autant plus vrai à l'heure des ZFE, déjà mal acceptées, et des mesures compensatoires, trop faibles et trop lentes à déployer.

Par conséquent, le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain salue la décision de l'Assemblée nationale d'étendre l'intention d'Emmanuel Macron, en passant de simples « projets de réseaux express métropolitains » à de véritables « services express régionaux métropolitains » et en sortant, de fait, du seul mode de transport ferroviaire.

La moitié du chemin est faite, allons au bout de la logique ! Si nous voulons être à la hauteur de nos ambitions climatiques, nous ne pouvons pas nous contenter de dix projets dans les plus grandes métropoles.

Osons le choc d'offre, comme nous y invitent SNCF Réseau depuis 2020, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), nos grandes entreprises de transport, de nombreux présidents de région et d'agglomération, ou encore le Conseil d'orientation des infrastructures.

Quittons la seule logique métropolitaine pour celle des mobilités pour tous ! Étendons cette belle idée des Serm, qui ne saurait être réservée aux seules métropoles, à des agglomérations de plus petite taille. Organisons les déplacements de demain autour d'une offre complète de services en nous appuyant sur les logiques de rabattement, depuis la voiture individuelle socialisée – covoiturage, autopartage – et le vélo, jusqu'aux modes de transport plus lourds – bus à haut niveau de service (BHNS) et train.

Accompagnons les collectivités périurbaines afin d'offrir des solutions aux habitants qui seront demain exclus des ZFE, pour qu'ils continuent d'aller travailler, étudier, et d'accéder aux services publics qui ont souvent disparu de leur environnement immédiat, à commencer par les services de santé.

Bien sûr – et nous y reviendrons longuement –, le ferroviaire doit avoir une place prépondérante dans cette organisation et demeurer, quand il existe, l'épine dorsale de l'écosystème de mobilité.

Nos débats, dont certains seront techniques, porteront sur la transformation de la Société du Grand Paris, les garanties à apporter à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ainsi qu'à leurs salariés, les pactes de gouvernance avec les collectivités, la planification et la labellisation, l'interopérabilité ou encore les contrats opérationnels de mobilité.

Je souhaite profiter de l'occasion qui m'est offerte ici pour vous inviter à poser, au travers de cette proposition de loi bienvenue, mais encore incomplète, les bases d'une grande politique publique des mobilités qui ne doit oublier aucun territoire, et surtout pas la nécessaire transformation de nos déplacements face à l'urgence climatique.

Faisons confiance à nos régions et à nos intercommunalités. Donnons-leur tous les outils et tous les moyens pour développer des services complets, ambitieux et adaptés aux réalités locales. Telle était l'ambition de la LOM au travers de la création des bassins de mobilités et des transferts de compétences aux AOM. Il est plus que temps de concrétiser ce travail auquel le Sénat avait massivement contribué. Alors, allons-y ! (*Applaudissements sur les travées des groupes SER et CRCE-K. – M. Jacques Fernique applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Mandelli. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. le président de la commission, M. Franck Dbersin et Mme Laure Darcos applaudissent également.*)

M. Didier Mandelli. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me réjouis que la présente proposition de loi traduise – enfin ! – les ambitions affichées dans la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019.

Désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains, telles étaient les priorités de la LOM, défendue par la ministre chargée des transports de l'époque, Élisabeth Borne – je vous souhaite de connaître la même trajectoire, monsieur le ministre ! –, et dont j'étais le rapporteur pour le Sénat.

Pour mémoire, la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État fixée par cette loi visait notamment à réduire les inégalités territoriales, à renforcer l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, et à faciliter les déplacements du quotidien.

L'un des cinq programmes d'investissement portait sur « la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires », dont l'objectif était le doublement de la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains.

Malheureusement, ainsi que nous l'avons exposé à maintes reprises dans cet hémicycle, l'exécution de cette loi a confirmé les craintes que nous avons exprimées en commission mixte paritaire. De manière générale, les investissements n'ont pas suivi et la régénération du réseau ferroviaire n'a pas encore eu lieu.

Après quatre ans et plusieurs annonces du Président de la République non suivies d'effets, nous devons ce texte à l'initiative parlementaire du président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, Jean-Marc Zulesi, que je salue amicalement.

La mise en place des services express régionaux métropolitains est réclamée par les élus locaux depuis de nombreuses années. Dans la plupart des métropoles, les projets existent, mais peinent à se mettre en place.

En novembre 2019, Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre délégué chargé des transports, affirmait dans ce même hémicycle : « En matière ferroviaire, il s'agit de doter les métropoles de liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées, à l'image du réseau express régional en Île-de-France. » La présente proposition de loi va plus loin.

En effet, si les Serm s'appuient sur le renforcement des dessertes ferroviaires, il s'agit avant tout d'offrir aux usagers une offre multimodale de transports collectifs publics. Elle intégrera, sur l'initiative de la commission et de son rapporteur, plusieurs modes de transports, tels que le covoiturage, l'autopartage ou encore les réseaux cyclables.

Plutôt que d'interdire, de contraindre et de sanctionner, donnons aux usagers les moyens de préférer un mode de transport collectif. Réduire les inégalités, inscrire les territoires ainsi que leurs usagers dans la transition écologique, c'est tout l'enjeu des nouvelles mobilités !

La présente proposition de loi doit permettre de donner corps à ces initiatives locales et de les soutenir. Il s'agit en effet d'accompagner des projets adaptés aux territoires.

À cet égard, je remercie notre excellent rapporteur Philippe Tabarot, qui est par ailleurs membre – c'est important de le souligner – du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) et du Conseil d'orientation des infrastructures. Pour reprendre ses propos, les Serm doivent être pensés « par et pour les territoires ».

Le président du directoire de la Société du Grand Paris nous l'a confirmé lors de son audition, « les projets de Serm ne se développeront pas sans l'engagement conjoint et constant des collectivités territoriales concernées ». Aussi, sur l'initiative de notre rapporteur, mes collègues membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et moi-même avons notamment souhaité : inclure une consultation systématique et en amont des maires et des responsables de département ; simplifier les procédures et renforcer le rôle de la région. Nous espérons que le Gouvernement soutiendra ces modifications qui participeront – j'en suis certain – aux succès des projets.

Le texte vise à transformer la Société du Grand Paris en Société des grands projets, et à lui en confier la maîtrise d'ouvrage. Il est rassurant que l'ensemble du territoire puisse bénéficier de l'expertise de cette société qui conduit le chantier pharaonique du Grand Paris Express, lequel, rappelons-le, a été primé par l'université de Harvard en début d'année.

Pour autant, les projets qui seront déclinés dans les territoires ne bénéficieront pas des mêmes facilités et infrastructures que le Grand Paris Express. Le président du directoire de la SGP nous l'a confirmé, « il n'y a pas de répliquabilité du modèle économique ».

Soyons lucides. Si les projets lancés par les élus locaux n'aboutissent pas, c'est bien souvent en raison d'un manque de financement.

Plusieurs pistes ont bien été évoquées : emprunt, fiscalité ou encore appropriation foncière, ces diverses solutions pouvant être mixées. La question n'est pas tranchée, mais il est certain que l'État devra prendre sa part. Sauf à aggraver les inégalités territoriales, les Serm ne peuvent pas concentrer l'ensemble des finances locales dédiées aux transports et à la mobilité, à l'instar de ce qui s'est produit pour le TGV.

Dans le cadre de la présente proposition de loi, le Président de la République s'est engagé sur une première enveloppe de 760 millions d'euros, dédiée à la réalisation de treize projets de RER métropolitains, qui sont à comparer aux 2,6 milliards d'euros prévus dans la loi d'orientation des mobilités avec une prise en charge de l'État à hauteur de 1,3 milliard d'euros.

Cette somme semble très éloignée des 13 milliards d'euros chiffrés par Jean-Pierre Farandou, en juillet 2022, pour la mise en place de ces mêmes RER, devenus Serm, dans treize métropoles. Elle l'est encore bien plus du budget du Grand Paris Express, passé de 20 milliards d'euros lors de son lancement en 2010 à plus de 36 milliards aujourd'hui. Tout cela nous interroge.

En conséquence, comme le souhaite le rapporteur, nous appelons de nos vœux l'organisation d'ici au 30 juin 2024 d'une conférence nationale de financement sur les Serm et nous attendons du Gouvernement qu'il donne à ceux-ci les moyens d'exister.

Bien qu'exprimant des réserves sur son volet financement, le groupe Les Républicains soutiendra cette proposition de loi ainsi modifiée. (*Mme Sophie Primas applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat. (*Applaudissements sur les travées du groupe SER.*)

M. Simon Uzenat. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans la continuité du rapport de notre collègue Philippe Tabarot, dont je tiens à mon tour à saluer la qualité du travail et de l'écoute, nous sommes tous d'accord pour reconnaître qu'un choc d'offre en faveur des transports collectifs autour des métropoles est nécessaire. Cependant, comme l'a rappelé Olivier Jacquin, nous ne saurions nous en contenter ; c'est pourquoi nous proposerons de rebaptiser les Serm en services express régionaux de mobilités.

En effet, qu'il s'agisse de l'enjeu écologique, avec l'objectif de 28 % de décarbonation à l'horizon 2030 par rapport à 2015 dans le secteur des transports, ou encore des enjeux territoriaux et sociaux dans le contexte d'inflation forte et de renchérissement très net des prix de l'énergie, la massification

des transports collectifs, y compris pour la partie ferroviaire, constitue désormais un impératif politique qui ne doit laisser de côté aucun territoire.

Nous le savons bien – et les travaux de notre commission l'ont rappelé avec insistance –, le nerf de cette bataille capitale pour rendre toujours plus accessibles les mobilités décarbonées est avant tout financier. Or, sur ce sujet comme sur de nombreux autres, il y a malheureusement loin, monsieur le ministre, de la coupe des promesses aux lèvres de la réalité. Entre l'annonce des 100 milliards d'euros d'ici à 2040 dédiés à la nouvelle ligne ferroviaire et les 800 millions d'euros pour les Serm, sans oublier les besoins de régénération d'un réseau ferroviaire particulièrement dégradé, le fossé est béant.

S'agissant des Serm, comme cela a été indiqué, nous atteignons à peine 5 % de l'effort pour les cinq prochaines années, en intégrant les financements des régions.

Le rapport de l'Autorité de régulation des transports de juillet 2023 est par ailleurs particulièrement inquiétant quant à l'avenir de notre réseau ferroviaire. Le président par intérim, notre ancien collègue Philippe Richert, écrit ainsi : « Le maintien des trajectoires d'investissement actuelles, telles que prévues par le contrat de performance 2021-2030 pour le renouvellement et la modernisation du réseau, entraînera inévitablement le gestionnaire d'infrastructure dans une spirale de paupérisation industrielle. »

Des dépenses de régénération qui décroissent depuis 2016 et qui sont inférieures de 25 % aux préconisations, une concentration des moyens sur le réseau structurant le plus fréquenté : tout cela préfigure une néfaste archipélisation du réseau et une aggravation des disparités territoriales. Nous serons donc vigilants à ce que le déploiement des Serm n'absorbe pas tous les financements et ne se fasse pas au détriment de l'indispensable modernisation du réseau.

Si nous voulons être collectivement à la hauteur des défis de la régénération et du développement des mobilités décarbonées, dont le ferroviaire est l'épine dorsale, nous devons en effet revoir d'urgence un système de financement des mobilités à bout de souffle. Il convient en effet de prévoir des financements de l'État véritablement à la hauteur des besoins, en investissement et en fonctionnement, des recettes fiscales dédiées, une refonte du versement mobilité additionnel (VMA), en supprimant le plafonnement et en proposant un VMA différencié en fonction des projets et des bassins de mobilités, afin de permettre des développements d'offres de transports multimodales ciblées par territoire.

Monsieur le ministre, vous avez pris l'engagement d'avancer sur ce dossier, notamment dans le cadre du CPER avec la région Bretagne. Nous comptons donc sur votre mobilisation, car cette réforme est attendue avec impatience par de très nombreuses autorités organisatrices de la mobilité.

Quoi qu'il en soit, le texte de la commission comprend de nombreuses avancées qui vont dans le bon sens. C'est pourquoi nous voterons cette proposition de loi. *(Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe SER.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je souhaite revenir sur plusieurs éléments, évoqués de façon récurrente, dans les différentes interventions.

Tout d'abord, même si l'objet de cette proposition de loi n'a pas trait aux financements, j'entends un certain nombre d'interrogations portant sur l'investissement global dans le ferroviaire. Je ne détaillerai pas intégralement ce point, puisque nous aurons l'occasion d'en débattre dans le cadre de l'examen budgétaire dans quelques semaines. Toutefois, je ne voudrais pas laisser s'installer l'idée selon laquelle l'investissement ne serait pas à la hauteur des enjeux du secteur, notamment depuis un an et la présentation de mon premier budget devant le Sénat.

Je prendrai quelques exemples relatifs au ferroviaire. Vous avez cité, monsieur le sénateur Uzenat, l'exemple du CPER avec la région Bretagne. Le président Chesnais-Girard a entre les mains un bon contrat de plan État-région – je ne crois pas qu'il me démentirait à cet égard. Nous avons augmenté de 50 % les crédits annuels consacrés aux mobilités dans les contrats que nous sommes en train de déployer et de négocier avec chacune des régions, selon un effort cohérent et ciblé, ce qui est parfois critiqué.

Il s'agit d'un choix courageux : nous réduisons significativement la part consacrée aux routes pour augmenter massivement celle du ferroviaire et des transports publics. La Première ministre a donné mandat aux préfets de région d'en discuter avec les présidents de région.

Pour ce qui concerne le réseau ferroviaire, nous avons réalisé un effort important l'an dernier et nous gravirons une marche supplémentaire dès l'année prochaine. L'engagement de la Première ministre, présenté sur le fondement du rapport du COI, d'augmenter de 50 % d'ici à 2027 les crédits annuels consacrés à notre réseau ferroviaire sera – je vous rassure – gravé dans le marbre.

Les différents orateurs l'ont souligné, le point de faiblesse du ferroviaire français est l'âge du réseau. Nous réinvestissons donc massivement pour résoudre ce problème ; à cet égard, les chiffres sont vérifiables. Sans chercher la polémique, je regrette que cela n'ait pas été fait plus tôt...

Certains d'entre vous ont évoqué les fameux 700 millions d'euros, devenus 800 millions, consacrés aux études. Le montant exact, qui est de 767 millions d'euros, correspond à celui annoncé au début des discussions avec chacune des régions.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'entends votre interpellation, mais je me permets de la répercuter aux représentants des régions, que certains connaissent personnellement. J'aimerais que ces 767 millions d'euros, que vous me permettez d'arrondir à 800 millions, et qui augmenteront peut-être un peu en cours de négociation, soient mis en face de crédits d'un montant similaire provenant des régions – j'espère que tel sera le cas.

Si nous additionnons les deux sommes, car – vous l'aurez compris – nous devons produire un effort conjoint, le montant dépassera 1,5 milliard d'euros pour cette première étape.

Ensuite, sur le fondement de la proposition de loi que nous examinons ce soir, les plans de financement seront présentés Serm par Serm. L'État devra alors être au rendez-vous, ce que vous pourrez vérifier en toute transparence, et les collectivités territoriales devront l'être également. Pour celles qui le souhaitent, des ressources fiscales dédiées pourront être mobilisées ; il s'agira non pas d'une obligation, mais bien

d'une faculté. Nous connaissons alors le coût et le plan de financement et d'investissement correspondant à chacun des services express régionaux métropolitains.

Admettez que, pour une politique qui se met en place, un ticket de 800 millions d'euros lors de l'entrée en négociation n'est pas complètement indécent ! Il augmentera, sera testé par les régions, puis affiné au cours du déploiement des services express régionaux métropolitains.

Je le rappelle, nous parlons de la première étape, soit la période 2023-2027, qui sera pour nombre de projets une phase d'études. Ces sommes sont loin d'être ridicules, j'y insiste, et font l'objet d'un engagement très clair de l'État.

J'attends un montant similaire de la part des collectivités, mais je suis confiant sur ce point : les négociations le montrent, c'est bien la direction prise. Nous irons ensuite plus loin.

Je ne veux pas laisser dire que l'on consacrerait seulement « quelques cacahuètes » aux Serm. Cela ferait cher la cacahuète...

Pour ces projets, portés par les collectivités et soumis à l'approbation de l'État, nous définirons et détaillerons, sans doute à partir du premier semestre 2024, des plans de financement.

L'État sera au rendez-vous et, je l'espère, les collectivités territoriales aussi. Celles-ci ne devront pas s'interdire de recourir – cela se décidera au cas par cas – à des recettes fiscales spécifiques, comme cela fut le cas pour la Société du Grand Paris. Je le répète, il s'agit d'une solution possible – et non pas d'une obligation – pour plusieurs projets de Serm.

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX SERVICES
EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

TITRE I^{ER}

INSTAURATION ET MISE EN ŒUVRE

Article 1^{er}

① I. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

② « Section 3

③ « *Services express régionaux métropolitains*

④ « Art. L. 1215-6. – En dehors de la région d'Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service ainsi que de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap et l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

⑤ « Le service express régional métropolitain comporte un haut niveau d'intégration avec les autres réseaux de transports sur les territoires concernés, et notamment les réseaux de transports urbains et routiers et les réseaux cyclables. Il comporte également une grande accessibilité piétonne.

⑥ « Le service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités.

⑦ « Les services express régionaux métropolitains peuvent être déployés dans les métropoles et les groupements d'établissements publics de coopération intercommunale organisés autour d'une ou de plusieurs agglomérations de plus de 100 000 habitants dont le bassin d'usage correspond aux mêmes prérequis que les métropoles, ainsi que dans les agglomérations déjà pourvues d'étoiles ferroviaires.

⑧ « Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du service express régional métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares.

⑨ « Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express est concernée par un projet de service express régional métropolitain et comporte au moins trois voies, la faisabilité et l'opportunité de la conversion d'une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont obligatoirement examinées au regard de la trajectoire de trafic routier établie.

⑩ « Les maires des communes concernées par un projet de service express régional métropolitain sont consultés en amont du déploiement du projet de service express régional métropolitain.

⑪ « Les projets de service express régional métropolitain prennent en compte les enjeux liés au développement du fret ferroviaire.

⑫ « Le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports, pris après délibération du ou des conseils régionaux concernés. Cette délibération, qui intervient après la concertation prévue au sixième alinéa du présent article, comprend une estimation des coûts d'investisse-

ment dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation associés ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées pour couvrir les dépenses correspondantes. Cette estimation prend la forme d'un plan de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et d'exploitation de ces services. Ce plan identifie notamment la part de l'État et des collectivités territoriales dans ces financements. Le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2, s'il n'a pas été signé à l'obtention du statut de service métropolitain, doit être conclu dans un délai de douze mois. Ce contrat doit permettre une bonne coordination entre la région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité et des services de transport proposés par le service express régional métropolitain.

- ⑬ « Art. L. 1215-7 (nouveau). – Les circulations ferroviaires opérées dans le cadre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 font l'objet d'une tarification spécifique s'agissant des redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées à l'article L. 2111-24. Cette tarification spécifique est fixée dans le respect des modalités prévues à l'article L. 2111-25. »
- ⑭ II. – (*Non modifié*) La présente loi a pour objectif la mise en place d'au moins dix services express régionaux métropolitains, dans un délai de dix ans à compter de sa promulgation.

Mme la présidente. La parole est à Mme Denise Saint-Pé, sur l'article.

Mme Denise Saint-Pé. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, si les Français sont prêts à réduire leur usage de la voiture, encore faut-il que nous leur proposons des alternatives pratiques et acceptables.

La présente proposition de loi vise à résoudre ce problème en prévoyant la création de services express régionaux métropolitains. Ceux-ci ont en effet la double ambition de proposer des services de transport collectif, qui faciliteront la vie de nos concitoyens, et d'accentuer la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans un secteur, celui des transports, qui en produit encore beaucoup.

Je tiens également à saluer le travail de fond réalisé par notre rapporteur Philippe Tabarot, ainsi que celui de mes collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable : ils ont enrichi le texte de manière significative.

Pour ne citer que l'article 1^{er}, leurs amendements ont permis d'insister sur l'importance de promouvoir une offre de mobilité multimodale. Ils ont aussi rappelé la nécessité de penser les Serm à partir des territoires, en incluant autant que possible les collectivités en amont de leur déploiement.

Je me réjouis enfin que le Gouvernement mette un coup d'accélérateur sur le développement de ces services, dans le sillage des annonces récentes du Président de la République. Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour que l'État soit au rendez-vous : ces projets sont attendus avec impatience dans nombre de métropoles, mais aussi bien au-delà.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, par exemple, le projet de RER pyrénéen apporterait beaucoup, car les dessertes ferroviaires sont aujourd'hui de piètre qualité, avec à la fois peu de trains et des retards fréquents ! Ce texte constitue sans doute – je l'espère – un bon début pour y remédier.

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 28, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 3, 7 et 13

Remplacer les mots :

services express régionaux métropolitains

par les mots :

services express régionaux de mobilités

II. – Alinéas 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12

Remplacer les mots :

service express régional métropolitain

par les mots :

service express régional de mobilités

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à remplacer le qualificatif « métropolitains », trop restrictif, par les mots « de mobilités ». Il faut le comprendre comme une preuve de notre enthousiasme pour la logique fondée sur les mobilités du quotidien.

La proposition de loi a été améliorée par la commission en conjuguant intermodalité et multimodalité, essentiellement sur des bases ferroviaires et routières. Cette modification permettrait d'améliorer l'acceptabilité des Serm. Quand le SER métropolitain peut s'entendre comme une accentuation de la fracture territoriale, le SER « de mobilités » s'intègre dans une généralisation du concept de densification. Il s'agit là de désigner une mobilité accessible à toutes les strates de l'urbain, là où la demande de transport est importante.

Quatre ans après la crise des « gilets jaunes », et alors que sont mises en place les zones à faibles émissions mobilité dans les principaux pôles urbains du pays, ce qui complique la circulation des habitants des périphéries, il est plus que jamais temps d'accélérer le déploiement de toutes les solutions alternatives à la voiture individuelle, émettrice de GES et de particules fines, sans pour autant renforcer le fait métropolitain qui est d'ores et déjà perçu comme excluant. (*M. Simon Uzenat applaudit.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 17 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Cet alinéa que les auteurs de l'amendement proposent de supprimer impose à l'autorité organisatrice de la mobilité, par conséquent l'intercommunalité porteuse du projet en coopération avec la région, de consulter systématiquement chaque maire des territoires concernés.

Cette disposition n'est pas franchement inspirée par la confiance en la faculté de l'intercommunalité, centre de la métropole, à conduire ou à piloter la démarche partagée de ce projet de territoire...

Faisons confiance aux AOM, et ne réduisons pas ces projets à la somme de préoccupations strictement communales !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'amendement n° 28 tend à effacer, sur le plan sémantique, le rôle des métropoles dans la mise en œuvre des Serm, alors même qu'elles en seront l'un des principaux cofinanceurs.

L'inscription des métropoles dans l'acronyme « Serm » encourage celles-ci à s'impliquer dans ces projets. En outre, loin d'opposer les métropoles aux autres territoires, ce nom leur confère, au contraire, une responsabilité en matière de mobilités au-delà de leurs limites strictes.

Enfin, je ne pense pas qu'il soit réaliste, pour le moment, de décliner le modèle des Serm sur l'ensemble du territoire : l'urgence est actuellement de le déployer autour des métropoles.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Je souscris à la louable intention des signataires de l'amendement n° 17 rectifié d'alléger la procédure de lancement des Serm. Je maintiens toutefois, comme je l'ai indiqué la semaine dernière, que la consultation des maires en amont du déploiement des Serm est essentielle.

L'avis est également défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Sur l'amendement n° 28, je reprendrai quasiment mot pour mot l'argumentaire de M. le rapporteur.

Il me semble très important de conserver le terme « métropolitain » accolé à l'adjectif « régional ». C'est précisément la coopération entre région et métropole, en tant qu'autorités organisatrices de modes de transport, non pas concurrentes mais complémentaires, qu'il faut aussi encourager au travers de ce texte. En effet, ce seront les principales collectivités porteuses de ces projets sur leur territoire. Aussi est-il important de garder l'équilibre entre ces deux niveaux de collectivités.

J'en profite pour souligner un point essentiel, qui n'est pas technique mais politique : quand on parle de « RER métropolitain », comme c'était le cas initialement, ou de « services express régionaux métropolitains », le terme « métropolitain » n'est pas utilisé pour désigner le cœur de ville.

J'insiste sur cette nuance. Toutes les collectivités qui ont commencé à travailler sur ces projets et à les déployer peuvent en témoigner : il s'agit, en réalité, d'apporter des solutions alternatives à la voiture à des gens qui habitent à 30, 50, ou 80 kilomètres des centres-villes. C'est à ces Français-là, à ces automobilistes parfois contraints, que nous voulons proposer des services express régionaux métropolitains.

Ces services ne serviront pas à améliorer la desserte des cœurs de ville, qui est objectivement satisfaisante, en général, tout comme celle de la première couronne des métropoles. Ils permettront d'aller chercher, grâce à des bus express et à des réseaux ferroviaires, des personnes qui n'ont pas d'autre

moyen de transport que la voiture individuelle, alors qu'elles souhaiteraient avoir une solution différente pour des raisons qui tiennent à la fois à l'écologie et au pouvoir d'achat.

Je préfère conserver le terme « métropolitain ». Le Gouvernement sollicite donc le retrait de l'amendement n° 28, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Sur l'amendement n° 17 rectifié, malgré un point de vue agnostique – si je puis le dire ainsi –, je souscris à l'idée qu'une consultation des maires est indispensable : le Sénat y est forcément sensible et y restera attentif. Toutefois, je considère que celle-ci s'inscrira naturellement dans la pratique et je ne suis pas certain qu'il faille formaliser cette étape.

Je m'en remets donc à la sagesse de la Haute Assemblée sur l'amendement n° 17 rectifié.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 17 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 30, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Avant tout déploiement de services express régionaux métropolitains, un diagnostic sur l'état général du réseau ferroviaire est établi. Il s'accompagne d'un document de planification des investissements actualisé régulièrement.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Cet amendement vise à faire en sorte que l'état général de notre réseau ferroviaire soit pris en compte. Nous avons été nombreux à souligner lors de la discussion générale combien ce réseau était vieillissant.

La comparaison avec celui de nos voisins est assez terrible, en termes tant de régénération que d'équipement, au regard des obligations qui nous incombent à l'échelon européen.

Or le vieillissement du réseau a des conséquences directes sur la qualité du service rendu à nos concitoyennes et à nos concitoyens.

Bien entendu, il s'agit non pas d'opposer les Serm à la régénération, mais de faire en sorte que celle-ci soit réellement prise en compte. Or le contrat de performance dont nous avons parlé – il est fondé sur la règle d'or – limite de fait la capacité d'investissement de SNCF Réseau.

Nous le voyons bien, les chiffres ne sont manifestement pas au rendez-vous, monsieur le ministre. En effet, selon l'Autorité de régulation des transports (ART) – ce n'est pas nous qui le disons ! –, les dépenses de régénération sont en baisse constante depuis 2016. Il y a lieu de s'alarmer, d'autant que cette dégradation annoncée est confirmée par le scénario tendanciel retenu par l'ART.

Au regard du deuxième scénario proposé, celui de la transition écologique, les dépenses atteindraient près de 10 milliards d'euros par an d'ici à 2042, alors que l'enveloppe

pour les Serm représente plus de dix fois cette somme. Le risque qui se dessine est celui d'une archipélisation : certaines parties du réseau ferroviaire resteraient en très bon état tandis que d'autres seraient extrêmement dégradées.

Or nous souhaitons garantir l'équité et la qualité de service pour l'ensemble de nos concitoyens. C'est l'objet de notre amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Les auteurs de cet amendement souhaitent légitimement que l'on veille à conserver une bonne connaissance de l'état du réseau et à prendre en compte le problème de son vieillissement.

Je ne peux que souscrire aux propos que vous avez tenus sur l'état de notre réseau, mon cher collègue. Toutefois, votre amendement me semble pleinement satisfait. D'une part, les études préparatoires à la mise en place des Serm permettront de réaliser un tel diagnostic. D'autre part, la commission a prévu d'annexer au contrat de performance de SNCF Réseau son programme annuel d'investissement, ce qui permettra d'établir le diagnostic. L'ajout de la mesure que vous proposez risquerait d'alourdir la procédure de création des Serm, ce qui ne me semble pas nécessaire.

Je vous demande donc de retirer votre amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis, pour les mêmes raisons.

L'objectif d'établir un diagnostic est déjà satisfait, puisque, comme M. le rapporteur l'a indiqué, des études seront réalisées avant le déploiement des Serm, grâce à un diagnostic préalable systématique.

Et si je partage totalement la préoccupation générale quant à l'état du réseau, ainsi qu'aux investissements ou réinvestissements nécessaires pour l'améliorer, je crois que le sujet ne peut pas être traité dans un texte portant spécifiquement sur les Serm. Cela relèvera du débat budgétaire à venir, ainsi que de l'actualisation du contrat de performance.

Je comprends votre intention, mais veillons à ne pas alourdir les procédures. Il y aura des études et un diagnostic préalable, et nous pourrions avoir le débat général sur l'état du réseau dans un autre cadre.

Mme la présidente. Monsieur Uzenat, l'amendement n° 30 est-il maintenu ?

M. Simon Uzenat. Non, madame la présidente. Comme M. le rapporteur et M. le ministre l'ont bien compris, il s'agissait d'un amendement d'appel, pour remettre le sujet sur le dessus de la pile. Au regard des éléments qui viennent d'être apportés, nous le retirons.

Mme la présidente. L'amendement n° 30 est retiré.

L'amendement n° 50, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 7

Remplacer le nombre :

100 000

par le nombre :

50 000

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Nous proposons de nouveau de généraliser et d'étendre le dispositif des Serm, afin que celui-ci ne soit pas concentré uniquement dans les métropoles.

En l'occurrence, il s'agit de permettre son développement autour d'étoiles ferroviaires de plus petite dimension, en ramenant la taille des strates urbaines de 100 000 habitants à 50 000 habitants.

Cet amendement est motivé par le même souci de généralisation que mon amendement précédent tendant à renommer le dispositif.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Mon cher collègue, soyons réalistes !

Pour le moment, il n'est pas possible de décliner le modèle des Serm, déjà particulièrement ambitieux, sur tout le territoire. Cela ne signifie pas que les espaces ruraux périurbains n'ont pas vocation à bénéficier de transports collectifs de qualité.

En outre, vous savez que je suis un ardent et farouche partisan des petites lignes ferroviaires ; je l'ai indiqué à plusieurs reprises, et j'ai déposé un certain nombre d'amendements sur le sujet dans cet hémicycle. Mais, à mon sens, le texte que nous examinons aujourd'hui doit se cantonner au sujet bien particulier des services express régionaux métropolitains.

Dans la mesure où le dispositif proposé ne s'inscrit pas dans le cadre prévu par le texte, je demande le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrais un avis défavorable, même si j'entends les arguments de notre collègue sur le développement de la mobilité dans l'ensemble des territoires.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Les Serm sont essentiels et ne sont pas exclusifs d'autres outils de mobilité ; je pense notamment à ce qui a été annoncé par ma collègue Dominique Faure, ministre déléguée chargée des collectivités territoriales et de la ruralité. Nous consacrerons ainsi 90 millions d'euros aux solutions de mobilité rurale pour les territoires les plus petits, en complément d'autres outils.

Si cela peut également vous rassurer, je précise que toutes les agglomérations dont j'ai rencontré les représentants ou m'ayant sollicité sont aujourd'hui éligibles au regard des critères en vigueur ; cela concerne tous les premiers projets, y compris ceux qui ne sont pas identifiés par le Conseil d'orientation des infrastructures comme étant les plus mûrs. Il me semble donc que nous avons trouvé un bon équilibre.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'ai bien entendu les explications du rapporteur et du ministre.

Notre amendement vise non pas à régler toutes les questions liées au ferroviaire, mais à faire en sorte que les Serm puissent se déployer dans des collectivités de plus petite taille. Nous ne parlons pas des petites lignes ferroviaires dans la ruralité. L'idée est qu'une ville de 30 000 habitants qui est une étoile ferroviaire puisse lancer le même modèle de Serm si elle en a la volonté politique. Je tenais à le préciser.

Nous maintenons évidemment cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 4, présenté par M. Barros, Mme Varaillas, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique. Pour un même trajet, un billet unique permet l'utilisation complète des différents modes de transports collectifs inclus dans le service express régional métropolitain.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Poursuivons dans la voie ouverte par Jacques Fernique...

La version initiale du texte prévoyait une interopérabilité des services d'information, des voyageurs et également des billets. Nous souhaitons réintroduire une disposition en la matière.

Le fait que les régions puissent mettre en place une telle interopérabilité – c'est l'argument invoqué – n'est pas suffisant ; nous voyons bien que cela ne fonctionne pas toujours. J'en veux pour preuve les difficultés rencontrées par Île-de-France Mobilités depuis le remplacement du ticket papier par une carte réutilisable ne fonctionnant pas pour le RER : les personnes qui ne sont pas abonnées doivent utiliser un ticket papier pour le RER et une carte magnétique pour le reste du réseau... Cela risque d'être la même chose pour le Grand Paris Express.

Notre objectif est d'éviter que les usagers n'aient l'impression de passer d'un réseau à un autre au cours d'un même voyage et de passer trop de temps au distributeur de titres de transport ; faites l'expérience : vous verrez que ce n'est pas ce qu'il y a de plus efficace...

En outre, il est nécessaire que l'information des voyageurs soit mutualisée, à plus forte raison quand différents opérateurs peuvent être présents sur le réseau.

Nous souhaitons que cette mesure d'interopérabilité s'applique par la création d'un billet unique. Nous ne sommes pas allés jusqu'à proposer un tarif unique – désolé ! –, mais c'est vers cela qu'il faudra tendre pour favoriser l'utilisation des transports en commun, ou à tout le moins si nous voulons que le système fonctionne.

Mme la présidente. Les amendements n° 8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié sont identiques.

L'amendement n° 8 rectifié *bis* est présenté par MM. Rochette, Chasseing, V. Louault, L. Vogel, Malhuret, Brault, Buis et Capus, Mme Paoli-Gagin et MM. Fialaire et Chevalier.

L'amendement n° 11 rectifié *ter* est présenté par Mme N. Delattre, M. Cabanel, Mme M. Carrère, M. Daubet, Mme Girardin, MM. Grosvalet et Guérini, Mme Guillotin, MM. Guiol et Laouedj, Mme Pantel et M. Gold.

L'amendement n° 16 rectifié est présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions permettant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique, suivant les modalités prévues à l'article L. 1213-3 du code des transports. »

La parole est à M. Pierre Jean Rochette pour présenter l'amendement n° 8 rectifié *bis*.

M. Pierre Jean Rochette. Cet amendement ambitieux et plein d'avenir laisse la possibilité de se projeter vers un titre de transport unique, ce qui facilitera effectivement la vie des voyageurs et de tous les utilisateurs du futur réseau des Serm.

Nous proposons de réintroduire les notions d'interopérabilité et d'interconnexion non seulement pour les systèmes d'information des voyageurs, mais aussi pour les systèmes billettiques, en réaffirmant le rôle de la région en tant qu'autorité organisatrice de mobilité et en respectant les équilibres actuels.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Guillotin, pour présenter l'amendement n° 11 rectifié *ter*.

Mme Véronique Guillotin. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 16 rectifié.

M. Jacques Fernique. Si nous voulons assurer un véritable report modal vers les mobilités décarbonées – c'est l'ambition des Serm –, il faut que la multimodalité soit efficace et fluide. Il est donc essentiel de privilégier un usage facilité, clair et simple pour les usagers des services de billettique et d'information.

En d'autres termes, il faut prendre en compte les attentes des usagers, qui ont besoin au quotidien de solutions de mobilité fluides et pratiques et qui n'ont que faire des prés carrés de nos différentes collectivités.

La commission a choisi de supprimer abruptement la disposition qui prévoyait la possibilité d'une billettique intégrée. Nous proposons de la réintégrer de façon pragmatique : il ne s'agit pas de charger la barque des projets de Serm ; nous savons que le mieux est parfois l'ennemi du bien.

Cet amendement vise à faire en sorte que la mise en œuvre des Serm « permette » – il ne s'agit plus de « garantir » – l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique. L'interopérabilité ne sera pas obligatoire pour obtenir le label Serm et les financements qui vont avec, mais il faudra mettre en place des conditions qui la permettront.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ce qui est envisagé à l'amendement n° 4 semble, pour l'heure, source de complexité. Les AOM travaillent depuis de longues années à assurer

une meilleure interopérabilité de la billettique. Le sujet est très complexe, car il mêle des enjeux techniques, politiques et financiers. Ne donnons pas un coup de pied dans la fourmière en imposant la création immédiate d'un billet unique pour les différents modes de transport collectif inclus dans les Serm. Cela pourrait malheureusement ralentir leur lancement. Avis défavorable.

Toutefois, je comprends parfaitement le souhait que le texte fasse référence à la question de l'interopérabilité et de la billettique.

C'est pourquoi la commission a émis un avis favorable sur les amendements identiques n° 8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié, qui ont pour objet d'apporter une réponse en rappelant le rôle de coordination des régions en la matière. Nous avons eu un débat très intéressant sur le sujet en commission, et je pense que nous avons trouvé un terrain d'entente.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis que la commission.

Vous connaissez mon grand attachement au titre unique de transport. Nous travaillons sur le sujet, notamment avec le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et Régions de France, depuis le mois de février. Une expérimentation sera lancée dès l'année prochaine, en 2024. Les Serm ne seront alors pas encore en place, mais, d'une certaine manière, cela les préfigurera. Plusieurs collectivités sont volontaires.

Je pense que l'équilibre proposé par M. le rapporteur est le bon. Si nous devons éviter d'aller trop loin en imposant une obligation immédiate, les amendements n° 8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié me semblent pertinents.

Mme la présidente. La parole est à Mme Cécile Cukierman, pour explication de vote.

Mme Cécile Cukierman. J'entends les arguments qui viennent d'être énoncés sur la nécessité de ne pas aller trop vite.

Mais j'ai l'avantage – ou le défaut ? – de siéger comme conseillère régionale depuis 2004. Depuis lors, les exécutifs ont changé de couleur politique, et les régions ont fusionné. Je constate que l'on repousse toujours à plus tard sous prétexte de ne pas aller trop vite, parce c'est souvent « compliqué »... *In fine*, ce sont tout de même des milliers d'usagers des transports dans nos régions, quels qu'ils soient, qui sont de plus en plus confrontés à ce type de difficultés.

Sans ouvrir le débat, le phénomène de métropolisation favorise l'accaparement d'un nombre toujours plus grand d'emplois dans certains secteurs, de sorte que nos concitoyens, du fait de l'éloignement entre leur lieu de travail et leur domicile, sont amenés à changer de secteur.

Cela dit, l'objectif étant bien que la mise en œuvre des Serm progresse et puisse se concrétiser, nous acceptons de retirer notre amendement n° 4, et nous soutiendrons les trois amendements identiques.

J'insiste néanmoins sur la nécessité d'avancer sur la billettique. L'idée n'est évidemment de produire une sorte de carte d'identité régionale. Mais nous avons besoin de nous doter d'une capacité en la matière pour faciliter les trajets, favoriser la visibilité, y compris financière, pour les usagers, améliorant ainsi – je n'en doute – pas la rentabilité des déplacements.

Mme la présidente. L'amendement n° 4 est retiré.

La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Sensibles à l'importance de l'interopérabilité, nous avons déposé un amendement portant sur l'alinéa 12 de l'article 1^{er}. Sa rédaction étant plus légère que celle des trois amendements identiques sur lesquels nous allons nous prononcer, il risque de devenir sans objet. En commission, nous avons été convaincus par les arguments du rapporteur, mettant en avant le chef de filat régional et la nécessité de ne pas alourdir considérablement les procédures.

Nous voterons pour les amendements identiques, qui ont reçu un avis favorable, même si cela fait tomber le nôtre. L'essentiel est bien de parvenir au même résultat.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. J'ai une bonne nouvelle pour le sénateur Jacquin : son amendement ne tombera pas, car il est complémentaire des autres. M. Jacquin pourra donc le défendre, et l'avis de la commission sera favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 12 rectifié *bis*, présenté par M. Cabanel, Mme M. Carrère, M. Daubet, Mmes N. Delattre et Girardin, MM. Grosvalet et Guérini, Mme Guillotin, MM. Guiol et Laouedj, Mme Pantel et M. Gold, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le déploiement de tout projet de service express régional métropolitain au sein d'une métropole, ou d'un groupement d'établissements publics de coopération intercommunale organisés autour d'une ou de plusieurs agglomérations de plus de 100 000 habitants, s'effectue sur un périmètre correspondant à leur aire d'attraction selon la méthodologie de constitution des aires d'attraction des villes développée par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

La parole est à Mme Véronique Guillotin.

Mme Véronique Guillotin. Cet amendement de M. Cabanel a pour objet d'établir un périmètre précis dans lequel se structurerait un Serm.

Il s'agit de veiller à ce qu'aucune commune ou aucun territoire, soumis à une aire d'attraction d'un pôle majeur d'emploi et de population autour duquel se structure un Serm, ne soient oubliés, ni dans le cadre du processus de concertation initiale ni à l'étape du déploiement effectif.

Les travaux en commission ont permis de responsabiliser et d'impliquer davantage les collectivités territoriales, notamment les communes, afin qu'un projet d'une telle ampleur et d'une telle dimension ne puisse pas se faire sans l'avis des maires. Il ne serait pas non plus souhaitable que certaines d'entre elles soient délaissées.

Afin que le maillage territorial des futurs Serm soit réalisé selon des critères objectifs, cet amendement vise à baser le calcul du périmètre du Serm sur le zonage en aires d'attraction des villes, développé depuis 2020 par l'Insee.

Ce zonage relève d'une approche fonctionnelle de la ville et constitue une maille d'étude adaptée à l'analyse des réseaux de travailleurs pendulaires, d'entreprises et d'individus en interaction.

Si le développement d'un service express régional métropolitain a pour objet le désenclavement des territoires périurbains et ruraux, par un choc d'offres multimodales de services de transport collectif autour des métropoles et grandes agglomérations, il nous semble important d'établir un périmètre rigoureux et objectif qui permettra également d'éviter une aspiration des financements par et pour les métropoles, ce qui reviendrait à manquer la principale cible du texte.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ma chère collègue, malgré la conviction que vous avez mise à défendre cet amendement, je vais en solliciter le retrait, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Le périmètre de déploiement des Serm qui est proposé n'est pertinent que dans le cadre d'une réflexion générale sur le périmètre idéal d'un Serm. Si ce périmètre peut opportunément servir de base indicative, il me semble excessif de le rendre prescriptif. En effet, compte tenu des dynamiques locales, un Serm pourra parfois s'étendre au-delà de l'aire d'attraction d'une métropole.

Le cadre envisagé dans cet amendement est trop rigide. Faisons confiance aux acteurs locaux pour élaborer le périmètre le mieux adapté à leur situation.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage la position, nuancée, mais pas vraiment enthousiaste, de M. le rapporteur, pour une raison simple, qui vaudra d'ailleurs pour d'autres amendements : je pense qu'il faut garder la plus grande flexibilité possible dans ce texte.

C'est ce qu'ont fait votre rapporteur et le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, M. Zulesi, en proposant un texte de confiance. Il faut laisser de la flexibilité aux projets qui émergeront. La notion d'aire d'attraction est importante, mais elle ne peut pas être exclusive dans la définition des paramètres. Il faut garder un peu de marge.

Mme la présidente. Madame Guillotin, l'amendement n° 12 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Véronique Guillotin. Non, je le retire, madame la présidente. Les arguments de M. le rapporteur et M. le ministre m'ont convaincue, et j'en ferai part à M. Cabanel.

Mme la présidente. L'amendement n° 12 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 29, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinez, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 9, première phrase

Après le mot :

départements

insérer les mots :

les représentants d'associations d'usagers des transports nationales

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Cet amendement vise à permettre la participation des associations d'usagers durant la phase de concertation pour la mise en œuvre des Serm.

De notre point de vue, leur expertise d'usage est extrêmement précieuse. Nous avons eu l'occasion de dire combien les mobilités sont devenues un sujet de préoccupation majeur et quotidien pour nos concitoyennes et nos concitoyens. D'où l'importance de leur donner la parole dans le cadre de ces projets structurants.

Tel est l'objet de cet amendement, pour lequel nous avons pris appui sur des initiatives déjà mises en œuvre dans un certain nombre de régions. Encore une fois, nous ne découvrons pas ici la phase de concertation ; il est essentiel d'y associer non seulement les élus, mais aussi nos concitoyennes et nos concitoyens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Avis favorable, pour les raisons qui viennent d'être rappelées. La participation des associations d'usagers à la concertation préalable au lancement des Serm – c'est déjà le cas s'agissant des discussions relatives aux plans de transports – me paraît une bonne mesure.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je suis sensible à l'intention des auteurs de cet amendement.

Par souci de cohérence, je dirais que les élus prévoient naturellement un bon nombre de ces étapes, dans la définition des Serm. Il n'est donc pas nécessaire de trop formaliser le dispositif. Néanmoins, il n'est jamais mauvais de consulter les associations d'usagers et d'entendre leurs avis et leurs remarques, puisque c'est pour eux que tout cela est fait.

Je m'en remets donc à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 9 rectifié *bis*, présenté par MM. Rochette, Chasseing, Brault et Capus, Mme Paoli-Gagin, MM. Chevalier, Buis et Fialaire et Mme Cukierman, est ainsi libellé :

Alinéa 9, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigé :

Lorsque deux métropoles sont séparées par moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de Serm sont obligatoirement examinées.

La parole est à M. Pierre Jean Rochette.

M. Pierre Jean Rochette. Il s'agit d'un amendement de simplification visant la situation particulière où deux métropoles seraient à proximité l'une de l'autre. Nous avons prévu de fixer cette proximité à moins de 100 kilomètres. La mobilité étant une science globale et connectée, nous demandons aux collectivités en proximité de travailler ensemble, et non pas dos à dos. Cela nous semble une proposition logique et de bon sens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Nous sommes très sensibles au bon sens dans cet hémicycle, mon cher collègue !

Je souhaite simplement apporter une précision. Dans votre amendement, il est fait référence – les termes sont importants – à la « faisabilité » et à l'« opportunité » de concevoir et de réaliser ensemble un projet de Serm, pour une approche territoriale globale. J'imagine que vous devez bien avoir une idée en tête, s'agissant de deux métropoles précises. Il serait en effet cohérent que celles-ci travaillent ensemble, dans l'intérêt des administrés.

La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Encore une fois, je souhaite conserver dans ce texte une flexibilité maximale.

Je suis un peu gêné d'imposer une telle consultation ou un tel travail commun, même si je comprends l'intention des auteurs de l'amendement, qui songent probablement à deux métropoles en particulier.

Je m'en remets à la grande sagesse du Sénat.

Mme la présidente. La parole est à Mme Cécile Cukierman, pour explication de vote.

Mme Cécile Cukierman. Monsieur le ministre, il ne s'agit pas de contraindre, mais ne nous mentons pas : le cas des deux métropoles de Lyon et Saint-Étienne, situées à moins de 100 kilomètres l'une de l'autre, est d'autant plus particulier en matière de transports que la ligne qui les relie est la plus utilisée au quotidien, hors Île-de-France.

Je n'entre pas dans les détails, mais il s'agit d'une ligne historique, soumise à des contraintes, notamment géographiques, liées à la proximité d'une rivière et à son encaissement au fond de la vallée du Gier. Elle connaît de nombreux retards, qui s'expliquent le plus souvent par l'obligation de desserte et de régularité pour les TGV passant par la gare de Lyon-Part-Dieu. Néanmoins, elle assure le transport de milliers d'usagers, qui l'utilisent pour 80 % d'entre eux pour aller travailler ou se former, de manière régulière et quotidienne.

L'intelligence, c'est formidable. L'intelligence innée et spontanée de l'ensemble des élus qui se fédèrent pour avancer à l'échelle d'un même territoire, c'est le projet idéal qui existe partout, y compris chez nous. Toutefois, en l'occurrence, la réalité et le pragmatisme nous invitent non pas à contraindre, mais à nous assurer qu'il y aura un travail conjoint et une volonté commune au lieu d'attendre que chacun s'entende pour trouver une réponse.

Nous avons un défi à relever, y compris en matière d'aménagement du territoire. Comme je le disais, c'est la ligne la plus fréquentée quotidiennement, hors Île-de-France.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour explication de vote.

M. Pierre Jean Rochette. Ma collègue ligérienne Cécile Cukierman, forte de ses années d'expérience sur la ligne Saint-Étienne-Lyon-Paris, vient de rappeler les éléments que je voulais développer.

Nous songeons bien sûr à la situation très particulière des métropoles lyonnaise et stéphanoise. Toutefois, le dispositif proposé dans notre amendement, qui nous tient très à cœur, pourrait également s'appliquer à d'autres secteurs géographiques.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour explication de vote.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Je partage le point de vue de Mme Cukierman.

Cet amendement, qui vise la région Auvergne-Rhône-Alpes, me semble particulièrement intéressant. On songe évidemment aux métropoles de Lyon et de Saint-Étienne, mais il n'y a pas qu'elles. Pour ma part, je pense aussi à Lyon-Grenoble, à Lyon-Chambéry, voire à Chambéry-Annecy.

En regardant précisément la situation, en nous mettant d'accord sur le terme « métropolitain », nous constatons que cet amendement s'inscrit parfaitement dans la réalité de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 9 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 48 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 9, troisième phrase

Après le mot :

covoiturage

insérer les mots :

, notamment par la création de lignes de covoiturage express,

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. En commission, nous avons amélioré le texte en y intégrant les notions de covoiturage et d'autopartage.

Je vous propose d'aller plus loin en séance, en mentionnant dans le texte la création de lignes de covoiturage express. Il s'agit en réalité d'un covoiturage de niveau « plus-plus », très organisé, qui consiste à renforcer les flux sur certaines routes de manière à augmenter leur fréquentation et à donner plus de chances au covoiturage de se développer.

Cette technique de covoiturage a été expérimentée un peu partout en France, durant ces dernières années, notamment par la start-up Ecov. Elle peut donner de très bons résultats dans le périurbain, pour un coût extrêmement faible. Il s'agit simplement de mieux remplir les voitures et de lutter contre l'autosolisme.

En intégrant cette technique dans le texte, nous donnerions une chance nouvelle au covoiturage. Dans certains territoires, elle représente le palliatif le plus efficace de l'autosolisme. Dans les territoires périurbains où les usagers ne sont pas en mesure de remplir la capacité d'un bus ou d'un car express, ces lignes de covoiturage express sont une excellente solution.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Une telle précision me semble déjà couverte par le texte, qui prévoit d'ores et déjà, en cas de déploiement d'un Serm, l'obligation d'examiner la faisabilité et l'opportunité de convertir une section d'autoroute ou de route express à trois voies en une voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs.

Toutefois, comme M Jacquin vient de montrer que la création de lignes de covoiturage express pouvait parfois se révéler pertinente, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Pour que les avis de M. le rapporteur et les miens ne soient pas toujours similaires, et pour faire plaisir à M. Jacquin, j'émets un avis favorable !

M. Olivier Jacquin. Waouh ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 48 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 18, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Alinéa 12, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Le Serm – cela a été rappelé – résulte avant tout de la coopération entre la région et la métropole.

La région est responsable de la planification des mobilités et est compétente pour décider du nombre de trains et de cars express supplémentaires.

La métropole est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre, où elle coordonne les actions en la matière. Elle œuvre pour que les conditions d'intermodalité et d'urbanisme favorisent cette grande affaire.

Il faut préserver le caractère coopératif du Serm, prévu par le texte de l'Assemblée nationale, qui tend à attribuer le statut de Serm à la suite d'une demande conjointe de la région et de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il serait étrange que ce soit le Sénat qui éclipse les territoires !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le sénateur Fernique, votre amendement vise à revenir sur l'évolution retenue en commission consistant à donner une place centrale aux régions dans la labellisation du Serm, compte tenu de leur rôle de chef de file en matière de mobilité.

J'ajoute que les AOM seront associées à l'ensemble du processus, car elles seront parties prenantes de la consultation préalable, prévue à l'article 1^{er}. Elles seront également à l'œuvre, aux côtés des régions, pour permettre à la SGP d'intervenir dans l'élaboration et la maîtrise d'ouvrage d'un Serm, le cas échéant.

L'équilibre que nous avons trouvé me semble satisfaisant. Gardons-nous de complexifier davantage le processus de labellisation du Serm.

La commission demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis que la commission.

Il faut un pilote : dans la plupart des cas, ce sont les régions qui joueront ce rôle, en lien avec les métropoles et, si besoin, avec d'autres autorités organisatrices. Le rôle de chef de file en matière de mobilité doit être bien défini.

Par ailleurs, des outils de coopération existent. Je pense que celle-ci se fera naturellement, mais, si besoin, le contrat opérationnel de mobilité, prévu par la LOM, permet d'assurer la coordination entre les différentes AOM.

À l'instar de M. le rapporteur, je pense qu'il ne faut pas trop formaliser la procédure.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 5, présenté par M. Barros, Mme Varailles, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 12, après la troisième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'État tient compte des différences budgétaires de chaque région et répartit ses financements à la hauteur des besoins.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Nous avons pointé l'absence d'engagement clair sur les moyens financiers et budgétaires alloués par l'État à la création de services express régionaux métropolitains. C'est toute la limite de ce texte.

Nous avons bien entendu l'engagement de M. le ministre, mais nous préférons que cela soit inscrit dans la proposition de loi !

Il y a eu, il est vrai, des améliorations en commission sur ce point : un plan de financement, auquel l'État participerait, en lien avec les collectivités, devrait être établi. Selon nous, une telle participation devrait tenir compte des différences de ressources entre les régions de France et, plus largement, entre les collectivités concernées par les Serm.

La transition et la mobilité doivent être favorisées en fonction des besoins des collectivités plutôt qu'en renvoyant celles-ci à la réalité difficile de leurs contraintes budgétaires.

Les régions et les collectivités connaissent toutes des situations différentes. Je pense que l'on ne vit pas tous la même chose dans tout le territoire français ; il faut savoir en tenir compte.

Aussi, notre amendement vise à mettre en place des clés de répartition équitable des dépenses d'investissement dans ce domaine. En l'absence de péréquation, il y aura des Serm à deux vitesses – sans mauvais jeu de mots – et la transition des mobilités sera inégale sur le territoire national, ce qui ne me paraît pas être l'objectif du texte.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Une telle précision ne semble pas nécessaire.

L'État tient d'ores et déjà compte des capacités de financement des régions. Les contrats de plan État-région, qui sont par ailleurs en cours de négociation, permettent aux régions d'exprimer leurs besoins et leurs attentes.

C'est également en ce sens que le Conseil d'orientation des infrastructures, au sein duquel je siège, a travaillé.

La commission demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Ne mélangeons pas tous les outils !

La péréquation est essentielle, mais il existe déjà des dispositifs en la matière. Je pense notamment à la part de la dotation globale de fonctionnement (DGF) qui est consacrée à la péréquation.

Les Serm luttent également contre les inégalités territoriales, mais ce ne sont pas des outils de péréquation.

Lors des discussions, l'État tiendra compte, cas par cas, des capacités contributives des différentes autorités organisatrices de la mobilité.

Je préfère que nous ne mêlions pas les outils budgétaires de l'État destinés aux collectivités territoriales. Il ne s'agit pas de créer par avance une forme de dotation interne de péréquation formalisée au sein des Serm.

Mme la présidente. Monsieur Barros, l'amendement n° 5 est-il maintenu ?

M. Pierre Barros. Non, madame la présidente. Certes, organiser le déploiement des services est toujours une manière de rendre la main aux collectivités territoriales ; c'est ce qui se fait à l'échelon intercommunal, et cela se passe plutôt bien ! Mais, au regard des éléments de réponse de M. le ministre, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 5 est retiré.

L'amendement n° 23, présenté par MM. Jacquin et Uzenat, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12, après la troisième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Sont également étudiées les conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Je reviens sur l'interopérabilité et la billettique.

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous avons fait le choix d'intégrer la question de l'interopérabilité au sein de l'alinéa 12, qui vise à reconnaître par arrêté ministériel la création du Serm.

Aussi, nous proposons que cet arrêté vise également à étudier « les conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique ».

Cet amendement vise à renforcer les conditions de la mise en place de l'interopérabilité des services d'information et de billettique. Aussi, mes chers collègues, par cohérence avec les votes que vous avez émis tout à l'heure, vous devriez l'adopter ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2, présenté par M. Barros, Mme Varailas, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Ce contrat définit les moyens permettant un cadencement des lignes de transports collectifs pour un usage quotidien, sans discontinuité, tant en journée qu'en soirée, que ce soit en semaine, en fin de semaine et lors des périodes de vacances scolaires. Ces lignes de transports collectifs sont coordonnées entre elles afin de faciliter les correspondances.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Notre amendement est relativement simple. Nous proposons que le statut de service express régional métropolitain soit assorti d'un engagement de fréquence, afin que l'offre de service soit à la hauteur du nom donné à ce nouveau réseau.

Pour qu'un service soit effectivement express, les passages doivent être réguliers et l'intermodalité doit être facilitée, afin de réduire au maximum les temps d'attente, quelle que soit la période de l'année ou de la journée.

Le seul moyen d'inciter les habitants des agglomérations concernées par le Serm à ne pas utiliser leur voiture est de fluidifier les passages des transports en commun.

Le Conseil d'orientation des infrastructures définit un objectif simple : « Une fréquence à l'heure de pointe inférieure à vingt minutes et en heure creuse inférieure à soixante minutes. » Cette fourchette assez large a le mérite de déterminer un objectif.

Nous fixons non pas des objectifs chiffrés, mais plutôt une orientation générale, afin de laisser une liberté d'appréciation aux collectivités dont ce sera la compétence. C'est dans ce sens qu'il faut faire progresser ce texte.

Dans le cas contraire, nous craignons – mais j'espère me tromper... – que cette proposition de loi ne tende simplement à créer un label un peu marketing.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Mon cher collègue, nous partageons vos objectifs.

Toutefois, nous considérons que votre amendement est déjà couvert par le droit existant. C'est le même principe que le contrat opérationnel de mobilité : définir les objectifs et les modalités d'action des différentes autorités organisatrices de la mobilité.

En outre, il est important de laisser de la souplesse à la région et aux différentes AOM dans la conclusion de leur contrat opérationnel de mobilité.

Les acteurs concernés tendront, me semble-t-il, tous vers les objectifs que vous avez fixés et rappelés. Ces contrats amélioreront réellement la qualité des services et ne seront pas de simples labels sans effets positifs pour les usagers.

La commission demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Monsieur le sénateur Barros, votre amendement vise à préciser le contenu des contrats opérationnels de mobilité. Il s'agit, je le crois, d'un outil qui fonctionne bien et qui doit être un peu mieux approprié, si je puis dire.

Toutefois, préciser, pour ne pas dire complexifier davantage son contenu par rapport à ce qui est prévu dans la LOM me paraît ou superflu ou excessif.

Les acteurs concernés ont un outil à leur disposition ; en l'utilisant, ils répondront à votre préoccupation.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 7, présenté par M. Barros, Mme Varailles, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par trois phrases ainsi rédigées :

Ce contrat définit des objectifs de report modal, visant notamment une réduction de la part de l'usage de la voiture dans les modes de transport empruntés. Ces objectifs feront l'objet d'une évaluation à l'issue de la réalisation du projet. Un réajustement de l'offre de service est présenté afin d'atteindre les objectifs de report modal lorsqu'ils n'ont pas été atteints.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Les services express régionaux métropolitains vont permettre de matérialiser un réseau de transport à la fois individuel et collectif dans un objectif de réduction des émissions de CO₂, autrement dit de décarbonation de nos déplacements.

Les Français font, en moyenne, trois trajets par jour d'une durée d'environ une heure. En utilisant une voiture thermique, ils contribuent à 95 % des émissions de CO₂ du secteur des transports ; ce n'est tout de même pas rien !

Les études montrent pourtant que les reports modaux sont possibles. Nous devons soutenir ces solutions moins polluantes.

La voiture est utilisée pour de petits trajets, de moins de 2 kilomètres. Alors que 30 % des Français les font à pied, 52 % d'entre eux prennent leur voiture. Il faut inciter les Français à changer ce type de pratiques, notamment en repensant les aménagements piétons et cyclables.

Il faut aussi admettre que nous allons plus loin depuis que la voiture est démocratisée : nous avons vu naître des zones commerciales et industrielles en dehors des villes ; nous nous sommes éloignés de nos lieux de travail.

L'enjeu est donc également de redynamiser les villes et de permettre une densité de logements avec des prix accessibles aux abords des gares et de développer les services, les commerces et les emplois de proximité.

Pour accompagner l'ensemble de ces démarches, nous proposons de fixer un objectif clair de report modal pour que la qualification de Serm soit associée à une baisse de l'utilisation de la voiture au bénéfice de modes de transport moins émetteurs de CO₂ donc plus respectueux de l'environnement et de la qualité de l'air.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le sénateur Pierre Barros, même si nous partageons nombre de vos constats, l'avis est défavorable : d'une part, le contrat opérationnel de mobilité a déjà pour objet de déterminer les modalités de l'action entre les AOM, au service principalement du report modal vers les transports publics ; d'autre part, nous voulons laisser les AOM décider librement du contenu précis de leur contrat opérationnel de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Jean Rochette, pour explication de vote.

M. Pierre Jean Rochette. Le développement du report modal est déjà prévu à l'article 1^{er}, aux termes duquel les collectivités peuvent autoriser les transports collectifs à emprunter des sites propres ou des voies réservées et favoriser cette pratique.

Le texte traduit donc bien la volonté de réduire le recours à la voiture individuelle, l'autosolisme, pour développer les transports collectifs.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 41 rectifié, présenté par MM. Gillé, Jacquin et Uzenat, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il peut faire l'objet d'une coconstruction en coordination avec les schémas de planification communaux, régionaux et départementaux métropolitains mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales et aux articles L. 141-1 et L. 151-1 du code de l'urbanisme.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Le rôle du contrat opérationnel de mobilité, outil essentiel de coordination des plans de mobilité, doit être réhabilité dans le cadre des Serm et valorisé dans le processus de labellisation de ces projets.

Il en résulte que l'ensemble des échelons territoriaux participent activement à la rédaction des volets mobilité des schémas de planification ; il faut donc leur donner du sens ! C'est notamment le cas des schémas de cohérence territoriale (Scot), des plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) ou encore des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet).

Pour cela, le présent amendement vise à valoriser le travail effectué et à souligner le caractère essentiel des contrats opérationnels de mobilité pour le bon fonctionnement, la déclinaison des projets de Serm et leur consultation par les élus locaux concernés, en premier lieu des maires.

En ce sens, la coconstruction du contrat opérationnel de mobilité en coordination avec les schémas de planification communaux, régionaux, départementaux et métropolitains peut faciliter l'obtention du statut de Serm prévu à cet alinéa.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La cohérence entre le contrat opérationnel de mobilité et les schémas élaborés par les différents échelons de collectivités est effectivement nécessaire.

Pour autant, cet amendement est d'ores et déjà satisfait par l'article 5 *bis*, qui vise à étendre aux Serm la possibilité de recourir à la procédure intégrée pour mettre en compatibilité les différents documents d'urbanisme.

Monsieur Gillé, la commission émettra un avis favorable sur l'amendement n° 31 de votre collègue Olivier Jacquin, ce qui, je pense, vous satisfera.

Dans l'immédiat, je sollicite le retrait de l'amendement n° 41 rectifié, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage l'analyse de M. le rapporteur : comme l'amendement sera satisfait, j'en demande le retrait ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Gillé, l'amendement n° 41 rectifié est-il maintenu ?

M. Hervé Gillé. Non, je le retire, madame la présidente. Mais il faudrait prévoir l'intégration de ce volet mobilité dans les Scot et les PLUi, d'abord en annexe, puis dans le cadre des clauses de révisions, ce qui permettrait d'organiser clairement la complémentarité avec les Serm.

Mme la présidente. L'amendement n° 41 rectifié est retiré.

L'amendement n° 57, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports mentionné à l'article L. 1631-4 n'a pas été conclu dans le ou les départements situés à l'intérieur du périmètre d'un service express régional métropolitain à la date de la publication de l'arrêté prévu à l'avant-dernier alinéa du présent article, le représentant de l'État dans le département réunit les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres concernées et leurs exploitants, aux fins d'élaborer et de conclure ce contrat dans un délai de douze mois suivant la publication dudit arrêté.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Mes chers collègues, permettez-moi de vous proposer un très bon amendement. (*Sourires.*)

Il a pour objet une préoccupation majeure : la sûreté dans les transports. La création d'une nouvelle offre de transport, grâce aux services express régionaux métropolitains, doit s'accompagner d'une réflexion sur une telle question en amont.

Cet amendement vise à faire en sorte que dans le ou les départements accueillant un Serm, le représentant de l'État réunisse les parties prenantes, afin d'élaborer un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, dans l'année suivant l'attribution du statut de Serm.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je ne ferai pas durer le suspense : avis favorable !

Ce débat est au croisement de deux enjeux : l'organisation d'une offre de transport supplémentaire – c'est l'objet de cette proposition de loi – et la sûreté des usagers, une question malheureusement très importante aujourd'hui...

Si le dispositif offre davantage de souplesse, en permettant d'inclure plus de départements et de collectivités dans ces contrats, c'est une bonne occasion.

Cela n'épuise pas la question de la sécurité et de la sûreté dans les transports, sujet sur lequel je connais votre engagement, monsieur le rapporteur.

Nous aurons de nouvelles occasions d'en discuter. En attendant, ce que vous proposez marque une étape utile.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 32, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer sept alinéas ainsi rédigés :

« Afin de préciser les besoins des populations en termes de services, de présenter les enjeux socio-économiques du projet et de déterminer les conditions d'un financement équitable entre les citoyens et les territoires, ce contrat opérationnel de mobilités fait l'objet, en amont de sa conclusion, d'un dispositif de participation citoyenne à l'échelle du bassin de mobilités utilisant a minima une plateforme de consultation en ligne et des réunions publiques dans les territoires dans des conditions déterminées par décret.

« Un dossier à l'appui de cette participation est produit comportant :

« 1° Les objectifs des projets inscrits au contrat et leurs principales caractéristiques ;

« 2° L'exposé des enjeux socio-économiques ;

« 3° L'estimation du coût des projets et les modes de financement envisagés, y compris le cas échéant le recours direct ou indirect à des ressources fiscales ;

« 4° Leur impact sur les prévisions de trafic ;

« 5° L'analyse de leurs incidences sur l'aménagement du territoire.

La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz.

M. Gilbert-Luc Devinaz. Le Serm a vocation à devenir la colonne vertébrale des déplacements collectifs du quotidien dans nos territoires.

Pour répondre réellement à une telle ambition, il convient de s'assurer que les besoins de tous les citoyens et de tous les territoires ont été correctement identifiés.

Pour cela, le contrat opérationnel de mobilité, qui doit décliner les réponses à ces besoins du point de vue de l'offre de transports et de la complémentarité entre les territoires, gagnera en pertinence et en légitimité, s'il se fonde sur une participation citoyenne, préalable à la conclusion d'un tel contrat.

Cet amendement vise donc à ancrer les dispositions du contrat opérationnel dans une légitimité démocratique et une acceptation solide des citoyens et de leurs représentants.

Le dispositif d'association vise également à renforcer la portée du contrat opérationnel en le présentant, à l'aide d'un dossier, afin d'instaurer une politique de transport pour tous et pour toutes au service des territoires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Certes, la concertation des citoyens, et notamment des futurs usagers des Serm, est une étape clé pour que leur déploiement se déroule dans de bonnes conditions.

Pour autant, la commission est défavorable au dispositif proposé. En effet, il existe déjà des instances permettant d'associer les usagers aux choix opérés en matière de mobilité. Je pense notamment aux comités des partenaires, qui incluent des associations d'usagers ou d'habitants, y compris tirés au sort, et aux conseils de développement, qui seront consultés sur les projets de création de Serm. Des consultations et des études préalables sont déjà prévues dans le code de l'environnement pour les projets de ce type.

Par conséquent, la commission demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis, pour les mêmes raisons.

Sur ce sujet aussi, faisons confiance aux acteurs locaux et aux collectivités territoriales, qui vont organiser le débat et définir les modalités d'applications du dispositif, même si ces dernières différeront peut-être légèrement d'une collectivité et d'un projet de participation citoyenne à l'autre.

Comme l'a rappelé M. le rapporteur, il existe d'autres instances de consultations ; je pense notamment au comité des partenaires.

La Gouvernement demande donc le retrait de ces amendements, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Il s'agit du deuxième amendement relatif à la participation citoyenne. Or il y a besoin d'expliquer, de faire participer sur les enjeux de mobilité.

Au cours de la campagne des élections sénatoriales, il n'y a pas une commune, pas une métropole où je n'ai pas entendu parler de la mobilité et, surtout, de la complexité de cette question. J'ai ressenti un véritable besoin d'écoute et de lien avec les citoyennes et les citoyens sur le sujet.

Cet amendement n'est peut-être pas le bon vecteur, mais il me paraît intéressant d'insister sur l'enjeu de la participation citoyenne. C'est avec les citoyens qu'il faut construire les contrats opérationnels de mobilité.

Les comités locaux de développement et les comités des partenaires, que vous avez évoqués, ne sont pas des dispositifs de même nature. En l'occurrence, nous parlons de la construction d'un service express régional métropolitain ; tous les citoyens doivent être associés à chacune des étapes !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 14, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Clément Beaune, ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. J'ai presque des scrupules à rompre la quasi-unanimité qui caractérise nos débats, mais cet amendement vise à revenir sur les travaux de la commission.

Nous partageons tous la nécessité de mener une réflexion sur les péages ferroviaires et sur la tarification du réseau. Au demeurant, Bruno Le Maire et moi-même avons lancé une mission d'évaluation relative à la tarification des péages ferroviaires en France, que plusieurs d'entre vous ont mentionnée.

Il m'est difficile de concevoir que les Serm bénéficient d'une tarification spécifique, même s'ils sont très importants, car il y aura des entrecroisements : certains TER (trains express régionaux) feront partie des Serm, ce qui leur permettra d'être mieux cadencés, plus nombreux, et sur des lignes nouvelles ; d'autres circuleront parfois en dehors du périmètre des Serm.

Il n'y a pas véritablement de raison d'instaurer une tarification plus favorable dans le périmètre du Serm sans débattre de l'opportunité d'une même tarification avantageuse pour les TER qui circuleraient en dehors de ce périmètre.

Je partage avec vous la nécessité de réfléchir sur la tarification des péages, car cela soulève un certain nombre de difficultés. L'associer directement à la notion de Serm en poserait d'autres.

Cet amendement vise donc à préserver une forme de cohérence.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le ministre, tout se passait si bien jusqu'à présent... Je suis au regret d'émettre un avis défavorable sur votre amendement.

Le sujet, transparent, mobilise particulièrement la commission. Nous avons soutenu l'évolution visant à rendre plus attractive la tarification des circulations opérées dans le cadre des Serm.

Instaurer un Serm est une décision importante pour les régions qui pèsera sur leurs finances. Il y aura une offre qualitative et quantitative. Je pense que l'on ne peut pas pénaliser les régions qui prendront une telle décision.

Malheureusement, aujourd'hui, le niveau des péages ferroviaires dans notre pays pénalise ceux qui veulent plus de trains et ceux qui veulent mettre en place le choc d'offre que nous attendons tous.

C'est pourquoi, tout en regardant avec beaucoup d'attention la mission que vous avez confiée à l'inspection générale des finances (IGF), nous préférons conserver notre dispositif, qui nous semble de nature à constituer un levier concret pour renforcer l'offre.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nous avons l'occasion d'aborder le débat sur la tarification des péages en France, qui est l'un des véritables problèmes du secteur ferroviaire. Nous avons les péages parmi les plus chers d'Europe. Il n'est pas possible de parler de choc d'offre compte tenu de la tarification actuelle.

Or le rapporteur nous a ainsi offert la possibilité de réfléchir à la question. Je pense qu'il faut en profiter pour améliorer la réflexion collective sur ce sujet important, afin d'encourager le développement du ferroviaire.

Il y a un piège derrière la question de la tarification. Il faut pouvoir couvrir le coût complet du gestionnaire d'infrastructures, SNCF Réseau.

Dans bien des pays où les péages sont moins chers, des subventions d'équilibre sont versées. On n'a rien sans rien ! Il faudra bien couvrir les coûts complets ; cela ne peut pas se faire sur la seule base du coût marginal d'exploitation.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Non seulement nos péages sont parmi les plus élevés d'Europe, mais en plus le contrat de performance de SNCF Réseau vise une augmentation de 28 % de leur tarif ! Autrement dit, l'effort pour la régénération et pour la modernisation est assis sur la hausse des péages.

Au moment où nous décidons d'aider, d'accompagner l'intensification de la circulation de nos TER dans les bassins de mobilité de nos métropoles et où l'on cherche à optimiser l'usage de nos infrastructures, le Sénat doit envoyer le signal politique pour mettre fin à une logique aussi contradictoire.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. La question des péages est importante. Nous devons la traiter. Je pense qu'elle dépasse celle des Serm.

Monsieur le rapporteur, permettez-moi de considérer le dispositif que vous avez introduit en commission comme une forme d'« appel » – le terme est évidemment juridiquement incorrect – à faire mieux sur la question des péages, voire à relancer ce débat à l'aune du déploiement des Serm.

Monsieur Fernique, la trajectoire de SNCF Réseau est fondée sur les recettes des péages. La mission que nous avons lancée avec Bruno Le Maire permettra de dire si le volume peut compenser le prix, si en baissant les péages il est possible de percevoir des recettes dont le niveau peut être maintenu, voire amélioré, si l'offre est facilitée, comme c'est le cas en Italie.

Je ne veux pas baisser les ressources de SNCF Réseau au moment où nous devons les augmenter. Nous avons tous dit que la priorité des priorités était d'investir dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire.

C'est pour cela que les travaux de la mission, qui seront rendus publics et présentés au Sénat et à l'Assemblée nationale, doivent éclairer les différentes options.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 26, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 14

Remplacer les mots :

la mise en place d'au moins dix services express régionaux métropolitains

par les mots :

le déploiement de services express régionaux de mobilités à l'échelle des bassins de mobilités

La parole est à M. Hervé Gillé

M. Hervé Gillé. Mes chers collègues, vous l'avez compris, nous estimons qu'il n'est guère pertinent de limiter l'ambition de la mise en place de Serm en n'en prévoyant que dix.

En cohérence avec nos amendements précédents, nous proposons de basculer dans un nouveau modèle fondé sur des services express de mobilités généralisés à l'échelle des bassins de mobilités, introduits par la LOM en 2019 et constituant depuis un nouvel espace de référence en matière de mobilité.

La LOM a en effet chargé la région en tant que chef de file d'organiser les modalités de l'action commune des AOM, sur les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, de la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité pour les AOM. Elle prévoit que ces actions s'exercent à l'échelle des bassins de mobilités, considérée comme l'échelle représentative de la mobilité au quotidien.

Cette loi dispose également qu'il revient aux régions de définir et de délimiter ces bassins de mobilités, en concertation, notamment, avec les AOM, les syndicats mixtes de transport et les départements.

Or la proposition de loi que nous examinons vise à déployer des services express régionaux devant correspondre à des services quotidiens de mobilités de haute qualité, intégrant une offre intermodale et multimodale et irriguant les territoires.

Il s'agit de créer un véritable choc d'offre de mobilités au quotidien, et pas seulement de mobilités ferroviaires, rayonnant autour des pôles d'attractivité que sont les métropoles et irriguant l'ensemble du bassin de mobilité. Cette dernière échelle devrait précisément permettre de mailler le territoire en services collectifs publics de mobilité décarbonée nécessaires aux déplacements du quotidien des populations.

Cet amendement vise donc à élargir l'ambition du texte à l'échelle des bassins de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le sénateur Gillé, si nous comprenons votre démarche d'élargissement des Serm au-delà des centres urbains et périurbains, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

La référence aux bassins de mobilité n'est sans doute pas la plus opérante pour définir où déployer les Serm, car il n'est peut-être pas pertinent de créer un Serm pour chacun d'entre eux.

Nous devons fixer des objectifs atteignables. La volonté de créer dix Serm en dix ans est déjà ambitieuse ; il me semble peu réaliste d'envisager d'en établir un dans chaque bassin de mobilité, sans distinction, même si cela pourrait sans doute être utile.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage l'avis de M. le rapporteur.

La notion de « bassin de mobilité » est intéressante, mais ne doit pas nécessairement se confondre avec les services express régionaux et métropolitains. Comme l'a mentionné le rapporteur, certains de ces bassins pourraient ne pas bénéficier immédiatement d'un tel service. Inversement, un seul Serm pourrait desservir plusieurs des 200 bassins de mobilité actuellement recensés sur le territoire national.

Sur le fond, la liste des projets n'est pas arrêtée. Les études réalisées en 2020 par SNCF Réseau ont servi de base au rapport du Conseil d'orientation des infrastructures ; elles prévoient, en simplifiant, entre dix et quinze métropoles au sein de la première vague. Naturellement, d'autres projets pourront être proposés et pris en considération.

Cependant, comme l'a souligné M. le rapporteur, il convient d'être ambitieux, mais aussi crédibles et réalistes. Une première série de projets doit être menée à bien avant d'envisager d'en lancer d'autres, et cela prendra du temps.

Je tiens à rassurer le Sénat : il n'existe pas de liste fermée des services express régionaux métropolitains qui serait arrêtée dans quelques mois pour solde de tous comptes.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 26.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.
(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Après l'article 1^{er}

Mme la présidente. L'amendement n° 33 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1215-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cas d'un bassin de mobilité où un projet de service express régional métropolitain est envisagé, le contrat détermine dans un chapitre spécifique les modalités d'optimisation et d'amélioration de la desserte des territoires les moins denses de ce bassin de mobilité en décrivant les projets concourant à un acheminement des populations résidant dans les aires urbaines de moins de 11 000 habitants jusqu'aux gares du service express métropolitain par des moyens collectifs ou mutualisés et leur niveau de service projeté, en tenant compte des notions d'âge, de handicap, de genre et de précarité économique. »

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Dans le cadre de la création d'un Serm, il convient de s'assurer que le contrat opérationnel de mobilité prévoit bien des moyens d'accès au service pour l'ensemble des populations du territoire, y compris pour celles qui seront les plus éloignées des gares et des stations, en portant une attention particulière à celles qui sont susceptibles de rencontrer des difficultés spécifiques.

Cette disposition vise à mettre en œuvre une vision globale anticipée et coordonnée de la problématique de l'accès du plus grand nombre au Serm, en complément, notamment, de la disposition de l'article 2 selon laquelle « les collectivités

territoriales ou leurs groupements » peuvent engager « des projets de création ou d'extension d'infrastructures de transport public urbain ou périurbain de personnes prévoyant au moins une correspondance avec l'une des gares ferroviaires situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain ».

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le sénateur Gillé, cet amendement est déjà satisfait par le droit en vigueur : le code des transports dispose que le contrat opérationnel de mobilité couvre les différentes formes de mobilité, l'intermodalité, ainsi que la mise en place des pôles d'échanges multimodaux (PEM).

La commission partage votre volonté de voir les Serm bénéficier aux territoires les moins denses. Là encore, il est déjà prévu que le contrat porte sur la création, l'aménagement et le fonctionnement des PEM et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, et qu'il comprenne des dispositions spécifiques concernant l'accueil de tous les publics et la cohésion sociale.

Pour autant, une grande souplesse quant au contenu du contrat doit être laissée aux acteurs locaux.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Depuis le début de nos échanges, nous avons souligné que les Serm étaient de bons outils de mobilité du quotidien.

Cet amendement vise à assurer qu'au-delà des zones métropolitaines, les territoires périurbains situés en aval soient parfaitement pris en compte. Il s'agit de garantir que, comme vous l'avez indiqué, la métropole ne se limitera pas à son propre centre, mais prendra aussi en charge les besoins des habitants du périmètre les plus éloignés de son cœur. Nous le maintenons donc.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 33 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 34, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports est ainsi rédigée :
« Ce comité associe a minima des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. »

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. La LOM a introduit la mise en place des comités des partenaires, qui garantissent *a minima* la représentation des employeurs et des usagers, ce qui est évidemment très positif.

Toutefois, au vu de l'ampleur des projets de services express régionaux métropolitains, et face aux fortes attentes qui s'expriment, en particulier dans le domaine du ferroviaire, il nous semble essentiel d'élargir la composition de ces comités. Il convient en effet de rappeler l'importance des dépenses publiques consacrées à ces projets, qui concernent l'ensemble de nos concitoyens, ainsi que les attentes en matière de service de mobilité.

Il nous semble donc impératif d'élargir la composition des comités, afin de favoriser une meilleure reconnaissance des corps intermédiaires, qui se sentent parfois méprisés ou oubliés; je pense notamment aux organisations syndicales et aux acteurs du milieu associatif.

Nous vous proposons donc d'inclure ces deux catégories d'acteurs au sein des comités des partenaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Le code des transports prévoit que le comité des partenaires comprend *a minima* des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. Il revient aux autorités organisatrices de la mobilité de fixer leur composition.

Il est donc d'ores et déjà possible d'intégrer des représentants d'associations ou encore des organisations syndicales de salariés. J'ai en tête l'exemple de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, où toutes les organisations syndicales étaient représentées.

Il ne me semble pas utile d'inscrire une telle disposition dans la loi. Laissons la main aux AOM et ne rigidifions pas la composition des comités. Je ne doute pas que les décideurs auront à cœur de prévoir la concertation la plus large possible, grâce notamment aux organisations syndicales de qualité de notre pays.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage les arguments de M. le rapporteur: une telle possibilité existe déjà et se manifeste dans plusieurs situations concrètes.

Pour autant, les Serm étant un outil particulièrement important, je comprends que l'on souhaite donner un tel signal aux associations et aux organisations de salariés.

Je m'en remets donc à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. J'ai bien entendu la position de M. le rapporteur, qui ne nous étonne pas. Nous pouvons être en accord sur certains points, comme sur la capacité des acteurs locaux et des élus à prendre ces réalités en compte.

Pour autant, la loi et les mots ont un sens. La seule mention des employeurs nous semble trop restrictive. C'est regrettable dans la période que nous traversons, alors qu'un dialogue social renforcé est impératif.

Il nous paraît donc également nécessaire d'associer à ces projets structurants ceux qui contribueront massivement à leur réalisation et à leur mise en œuvre.

Nous serions disposés à rectifier notre amendement en limitant l'élargissement des comités de partenaires aux seules organisations syndicales et d'employeurs.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. À la demande pressante du président de la commission, et au vu des arguments avancés, ainsi que de l'avis de sagesse du Gouvernement, je propose à mon tour de m'en remettre à la sagesse du Sénat, même si je pense que les autorités auraient agi d'elles-mêmes dans le sens souhaité par les auteurs de l'amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 34.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 1^{er}.

L'amendement n° 35 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le III de l'article 8 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Parmi les représentants des collectivités territoriales, le conseil de surveillance comprend au moins deux membres représentant des communes et intercommunalités de moins de 10 000 habitants situées en dehors de l'Île-de-France. Ces membres ne sont pas rémunérés. »

II. – Après l'article L. 2101-1-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-1-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 2101-1-...* – Le conseil de surveillance ou le conseil d'administration de la société nationale SNCF comprend au moins deux membres représentant les communes et intercommunalités de moins de 10 000 habitants. Ces membres sont distincts des membres choisis en raison de leur indépendance et des membres représentant les salariés. Ils ne sont pas rémunérés. »

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Les communes et intercommunalités, rurales ou périurbaines, qui ont des interactions indispensables avec les territoires métropolitains doivent être intégrées par représentation à la gouvernance des services express métropolitains.

Cet amendement vise donc à ouvrir la gouvernance de la Société des grands projets et de la SNCF pour une meilleure prise en compte de la réalité de ces territoires.

La composition du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, devenant Société des grands projets, doit nécessairement être modifiée pour tenir compte de l'évolution de son périmètre d'action. Cette disposition appellera donc une modification du décret du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris.

La taille, aujourd'hui très restreinte, du conseil d'administration de la SNCF, qui compte douze membres, permet d'envisager une telle extension tout en maintenant l'effectif dudit conseil dans les normes des grandes sociétés, soit entre quinze et dix-huit membres.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je comprends parfaitement votre volonté d'adapter la gouvernance de la SGP à ses nouvelles missions.

Toutefois, la loi prévoit actuellement que le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État et d'élus des collectivités territoriales, les premiers constituant au moins la moitié de ses membres. Cette formulation souple permet, par la suite, au pouvoir réglementaire d'apporter les précisions nécessaires.

Il ne semble pas pertinent de faire entrer dans le conseil de direction ou dans le conseil de surveillance de la SNCF des représentants des communes et intercommunalités de moins de 10 000 habitants. Il serait en effet peu justifié de choisir ces représentants plutôt que d'autres. Pourquoi pas des représentants des conseils régionaux, par exemple ?

En outre, le choix laissé dans votre amendement entre le conseil d'administration et le conseil de surveillance me semble être source d'un manque de clarté et de lisibilité de la loi.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis que la commission, pour les mêmes raisons.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 35 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er} bis

- ① La section 3 du chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1215-8 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 1215-8. – Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 du présent code, les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet de service et qui sont, dans ce cadre, maîtres d'ouvrage constituent un groupement d'intérêt public, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, ou une autre structure locale de coordination.
- ③ « Par dérogation aux articles 105 et 106 de la même loi, le groupement d'intérêt public prévu au premier alinéa du présent article est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Le directoire comprend trois à cinq membres nommés parmi les représentants des maîtres d'ouvrage. Les membres du conseil de surveillance sont désignés par les personnes morales concourant au financement du projet. L'exercice et l'étendue des fonctions

du directoire, du conseil de surveillance et de l'assemblée générale sont fixés par la convention constitutive du groupement d'intérêt public.

- ④ « Ce groupement ou cette structure veille à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier des projets d'infrastructures de transports dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain.
- ⑤ « À cet effet, une convention est conclue, pour chaque projet de service express régional métropolitain, entre, d'une part, ce groupement ou cette structure et, d'autre part, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées ainsi que, le cas échéant, lorsqu'ils participent au financement du projet, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités.
- ⑥ « Cette convention est conclue pour une durée de dix ans, actualisée tous les trois ans, et peut être renouvelée.
- ⑦ « Cette convention vise à assurer le suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain. Elle détermine notamment :
- ⑧ « 1° Les objectifs de performance et de qualité fixés aux établissements publics, aux sociétés, aux groupements et aux organismes dont l'objet concourt à la réalisation du projet de service express régional métropolitain ;
- ⑨ « 2° Le calendrier de réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain ;
- ⑩ « 3° La trajectoire financière des travaux nécessaires à la réalisation des infrastructures et ouvrages mentionnés au 2° du présent article ;
- ⑪ « 4° (*nouveau*) La trajectoire économique et financière projetée sur l'exploitation pour la durée d'amortissement ;
- ⑫ « 5° (*nouveau*) Les objectifs d'offre de service des infrastructures et ouvrages réalisés dans le cadre du projet de service express régional métropolitain ;
- ⑬ « 6° (*nouveau*) Les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs.
- ⑭ « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné au premier alinéa rend compte chaque année, dans un rapport d'activité public, du respect des objectifs et des engagements figurant dans la convention mentionnée au quatrième alinéa. Ce rapport d'activité est transmis à l'État et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées par le projet de service express régional métropolitain ainsi que, le cas échéant, aux collectivités qui participent à son financement. »

Mme la présidente. L'amendement n° 31, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Quizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le groupement d'intérêt public susmentionné s'assure que les projets de services express régionaux métropolitains s'inscrivent en cohérence avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux mentionnés à l'article L. 4251-1 et à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Le groupement d'intérêt public (GIP) est une entité propre à chaque territoire, dont la composition doit comprendre au moins le conseil régional, l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou l'agglomération centrale de l'étoile concernée.

Il revient à ce GIP de s'assurer que les projets de Serm et leurs impacts directs comme indirects sont cohérents avec les schémas régionaux et locaux de programmation territoriale, comme les Srdet, les Scot ou les PLUi.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 62, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Alinéa 14, première phrase

Remplacer le mot :

quatrième

par le mot :

cinquième

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 31.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Les Serm n'ont pas vocation à être construits de façon déconnectée des schémas de programmation territoriale. Il est donc pertinent que les maîtres d'ouvrage veillent au respect de ces derniers tout au long de leur réalisation.

Il est opportun de confier cette tâche au groupement d'intérêt public qui les regroupe, car celui-ci a la responsabilité de coordonner l'action des maîtres d'ouvrage.

Avis favorable sur l'amendement n° 31, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement de coordination.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis favorable sur le sous-amendement n° 62 et sur l'amendement n° 31 s'il est ainsi sous-amendé.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 62.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 31, modifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er} bis, modifié.

(L'article 1^{er} bis est adopté.)

Article 2

- ① I. – (*Non modifié*) A. – À la fin de la seconde phrase du second alinéa de l'article L. 2531-17 du code général des collectivités territoriales, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».
- ② B. – Au 1° du 1 du D du II de l'article 1396, au V de l'article 1599 *quater* A bis, à la seconde phrase du IX de l'article 1599 *quater* C et au premier alinéa de l'article 1609 G du code général des impôts, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».
- ③ C. – À la fin du 4° du I de l'article L. 1241-2 et du premier alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».
- ④ D. – Au k de l'article L. 213-1 et à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme, les deux occurrences des mots : « Société du Grand Paris » sont remplacées par les mots : « Société des grands projets ».
- ⑤ II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :
- ⑥ 1° A À la dernière phrase du deuxième alinéa du I, à la fin de la première phrase du premier alinéa et au dernier alinéa du II, au premier alinéa du III et aux première et dernière phrases du second alinéa du V de l'article 3, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑦ 1° B À la fin de la première phrase des premier et huitième alinéas, à l'avant-dernier alinéa et à la fin de la première phrase du dernier alinéa du III ainsi qu'aux première et seconde phrases du premier alinéa et aux première et dernière phrases du second alinéa du IV de l'article 3-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑧ 1° C À l'intitulé du titre II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑨ 1° L'article 7 est ainsi modifié :
- ⑩ a) À la fin du I, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑪ b) Aux première et seconde phrases du premier alinéa du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑫ c) Le second alinéa du même II est ainsi modifié :
- ⑬ – les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- ⑭ – après le mot : « réseaux », sont insérés les mots : « et services » ;
- ⑮ – après le mot : « voyageurs », sont insérés les mots : « et de marchandises » ;
- ⑯ – les mots : « en Île-de-France » sont supprimés ;
- ⑰ – les mots : « et 20-2 » sont remplacés par les mots : « à 20-3 » ;

- 18) *d)* Aux III et IV, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 19) *e)* Au premier alinéa, aux première et seconde phrases du deuxième alinéa et aux cinq derniers alinéas du V, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 20) *f)* Au VI, aux premier et second alinéas du VI *bis*, au premier alinéa du VI *ter*, au VII et à la première phrase du VIII, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 21) 1° *bis* L'article 8 est ainsi modifié :
- 22) *a)* Aux I et IV, à la deuxième phrase du VI et à la fin de la première phrase des premier et avant-dernier alinéas du VIII, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 23) *b) (nouveau)* À la première phrase du troisième alinéa du V, après les mots : « tout sujet », sont insérés les mots : « relatif au réseau de transport public du Grand Paris » ;
- 24) 1° *ter* Au premier alinéa de l'article 9, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 25) 1° *quater* Aux premier et dernier alinéas du I, au premier alinéa du II et au III de l'article 12, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 26) 1° *quinquies* À la fin de la deuxième phrase de l'article 13, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 27) 1° *sexies* L'article 14 est ainsi modifié :
- 28) *a)* Les mots : « "Société du Grand Paris" est dissout » sont remplacés par les mots : « "Société des grands projets" est dissous » ;
- 29) *b)* Sont ajoutés les mots : « et les titres III et III *bis* » ;
- 30) 1° *septies* Au premier alinéa de l'article 15, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 31) 1° *octies* À l'article 16, les deux occurrences des mots : « Société du Grand Paris » sont remplacées par les mots : « Société des grands projets » ;
- 32) 1° *nonies* À la fin du I, à la seconde phrase du second alinéa du II, au premier alinéa et à la seconde phrase du second alinéa du III et au IV de l'article 17, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 33) 1° *decies* À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article 18, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 34) 1° *undecies* À la première phrase du premier alinéa de l'article 19, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 35) 2° L'article 20 est ainsi modifié :
- 36) *a)* Le premier alinéa du I est ainsi modifié :
- 37) – à la première phrase, les mots : « à l'article 7 » sont remplacés par les mots : « au II de l'article 7, à l'exception de ceux résultant des missions exercées au titre de l'article 20-3, » ;
- 38) – à la seconde phrase, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 39) *b)* Au dernier alinéa du même I, à la seconde phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *bis*, à la deuxième phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *ter* et à la première phrase du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 40) 2° *bis* Aux premier et avant-dernier alinéas de l'article 20-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 41) 2° *ter* À la première phrase du premier alinéa, à la seconde phrase du deuxième alinéa, aux deuxième et troisième phrases du troisième alinéa, à la deuxième phrase du quatrième alinéa, à la première phrase de l'avant-dernier alinéa et au dernier alinéa de l'article 20-2, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;
- 42) 3° Le titre III *bis* est complété par un article 20-3 ainsi rédigé :
- 43) « Art. 20-3. – I. – A. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer à l'élaboration des propositions de service express régional métropolitain mentionné à l'article L. 1215-6 du code des transports, sur décision du ministre chargé des transports, et à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code pour les infrastructures et les ouvrages mentionnés aux 1° et 2° du A *bis* du présent I.
- 44) « A *bis*. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent être désignés maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains et situées à l'intérieur du périmètre de ces services, dans les cas et selon les modalités suivants :
- 45) « 1° Par arrêté du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, pour des infrastructures nouvelles du réseau ferré national, y compris les nouveaux pôles d'échanges multimodaux, gares de voyageurs et ateliers de maintenance du matériel roulant ferroviaire et à l'exclusion des ouvrages portant sur les infrastructures et les installations de service en exploitation y compris des pôles d'échanges multimodaux, gares de voyageurs et ateliers de maintenance du matériel roulant ferroviaire en exploitation, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-13 du code des transports ;
- 46) « 2° Par arrêté du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, pour des lignes ferroviaires ou des sections de ligne ferroviaire sur lesquelles aucun service de fret ou de voyageurs n'a circulé au cours des cinq années précédant la publication de cet arrêté, dans les conditions prévues au même article L. 2111-13 ;

- 47 « 3° Par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents, pour des projets de création ou d'extension d'infrastructures de transport public urbain ou périurbain de personnes prévoyant au moins une correspondance avec l'une des gares ferroviaires situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain ;
- 48 « 4° (*nouveau*) Par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents, pour les lignes ferroviaires qui leur ont été transférées en propriété en application de l'article L. 3114-1 du code général de la propriété des personnes publiques ou en gestion en application des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1 A du code des transports et situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain.
- 49 « A *ter*. – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la réalisation des ouvrages pour lesquels l'établissement public Société des grands projets est désigné maître d'ouvrage en application des 1° et 2° du A *bis* sont acquis par l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales au nom et pour le compte de l'État, le cas échéant par voie d'expropriation ou de préemption. Les terrains d'emprise et les biens ainsi acquis sont réputés être remis à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente en vue de l'exercice de leurs missions de maîtrise d'ouvrage.
- 50 « Il en est de même des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.
- 51 « À l'achèvement des ouvrages mentionnés au 2° de l'article L. 2111-13 du code des transports, et dans les conditions définies au même article L. 2111-13, les infrastructures de lignes, les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux ainsi que les biens et droits immobiliers de toute nature identifiés par convention en application du 3° dudit article L. 2111-13 sont attribués par l'État, à titre gratuit, à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code, qui les gèrent dans les conditions prévues au même article L. 2111-9 et aux articles L. 2111-20 à L. 2111-22 dudit code, à l'exception du second alinéa du II de l'article L. 2111-20 du même code. Les lignes supportant les infrastructures créées sont incorporées au réseau ferré national.
- 52 « Lorsqu'ils ne sont plus nécessaires aux missions de maître d'ouvrage de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales, l'ensemble des droits et obligations contractés par l'établissement public Société des grands projets ou par ses filiales au titre de la réalisation des biens immobiliers et mobiliers attribués à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code en application du troisième alinéa du présent A *ter* sont transférés respectivement à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, à l'exception :
- 53 « 1° Des droits et des obligations liés aux emprunts contractés pour la réalisation des biens concernés ;
- 54 « 2° Des droits et des obligations liés aux contrats de travail conclus par l'établissement public Société des grands projets ou par ses filiales ;
- 55 « 3° Des contentieux existant à la date du transfert ;
- 56 « 4° Des réclamations, litiges, garanties sauf décennales, actions amiables ainsi que des actions en justice exercées après le transfert par les cocontractants de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales ou par leurs sous-traitants au titre de faits juridiques, d'actes juridiques ou d'événements antérieurs au transfert qui relèvent de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales.
- 57 « Les modalités d'intervention de la Société des grands projets sur les infrastructures mentionnées aux 3° et 4° du A *bis* du présent I et les conditions de remise, y compris à titre gratuit, des ouvrages réalisés en application des mêmes 3° et 4° font l'objet d'une convention entre la Société des grands projets et les collectivités territoriales ou leurs groupements qui l'ont désignée maître d'ouvrage.
- 58 « B. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent également participer au financement des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport entrant dans le périmètre d'un service express régional métropolitain.
- 59 « II. – Lorsque l'établissement public Société des grands projets crée des filiales ou prend des participations dans des sociétés, des groupements ou des organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies au I, il peut participer à la coordination d'ensemble de la réalisation des infrastructures mentionnées au même I, selon des modalités définies, pour chaque service express régional métropolitain, dans les conditions prévues à l'article L. 1215-8 du code des transports. Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au B du I du présent article, cet établissement ou ses filiales veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets qu'ils financent dans les conditions prévues à l'article L. 1215-8 du code des transports. » ;
- 60 4° Après le même titre III *bis*, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé :
- 61 « TITRE III TER
- 62 « **RÈGLES DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS**
- 63 « Art. 20-4. – I. – Nonobstant toute disposition contraire, la Société des grands projets peut contracter des emprunts, y compris émettre des titres de créance dont le terme excède douze mois. Le produit de ces emprunts est affecté aux dépenses relatives à l'exécution de ses missions.
- 64 « II. – Avant le 1^{er} octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets.
- 65 « Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets en Île-de-France, ce rapport détaille notamment les prévisions des coûts de réalisation du projet, des impositions de toutes natures affectées à l'établissement public et plafonnées en application de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 ainsi que de l'encours en principal des emprunts contractés par l'établissement public. Il présente les mesures mises en œuvre afin que cet encours ne dépasse pas un plafond de 35 milliards

d'euros. Il rend également compte de l'utilisation par la Société des grands projets des emprunts contractés auprès de la Banque européenne d'investissement et des prêts sur fonds d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations. Il présente par ailleurs les évolutions des effectifs propres de la Société des grands projets.

66 « Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets relatives aux projets de services express régionaux métropolitains et pour chacun d'entre eux, ce rapport rend également compte de l'exposition financière de la Société des grands projets et du respect de l'échéance de fin de remboursement des éventuels emprunts contractés par la Société des grands projets ou par ses filiales au titre de ces projets, au plus tard cinquante ans après leur mise en service, compte tenu des recettes et des produits supplémentaires correspondants. Il présente, le cas échéant, les mesures mises en œuvre afin que cette échéance soit respectée. Le rapport rend également compte de la capacité de la Société des grands projets à conduire les projets de services express régionaux métropolitains au regard de ses effectifs et du recours à des prestataires externes.

67 « III. – Toute contribution supplémentaire mise à la charge de la Société des grands projets au titre de l'article 20-1 de la présente loi est compensée par une augmentation des ressources de l'établissement d'un même montant afin de garantir une stricte neutralité sur l'équilibre financier pluriannuel de la Société des grands projets.

68 « IV. – Le produit des impositions de toutes natures qui sont, à la date de la promulgation de la loi n° ... du ... relative aux services express régionaux métropolitains, affectées à la Société des grands projets est exclusivement utilisé par celle-ci pour les dépenses concourant à l'accomplissement de ses missions en Île-de-France, y compris celles exposées pour contracter, rémunérer et amortir les emprunts les finançant, au prorata de leur usage à cet effet. » ;

69 5° Au dernier alinéa du II de l'article 21, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

70 6° Au dernier alinéa de l'article 22, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

71 III. – (*Non modifié*) Nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, les dispositions du présent article modifiant les missions et la dénomination de la Société du Grand Paris sont opposables de plein droit aux tiers, sans qu'il soit besoin d'aucun accord ou formalité. Elles n'entraînent ni la résiliation des contrats conclus par la Société du Grand Paris en cours d'exécution, ni la modification de l'une de leurs clauses, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des obligations ou des autres titres de créance ou de financement qui en sont l'objet.

Mme la présidente. L'amendement n° 54, présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

D. – Le k de l'article L. 213-1 et l'avant-dernier alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme sont ainsi modifiés :

1° La première occurrence des mots : « Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « Société des grands projets » ;

2° Les mots : « est confiée à la Société du Grand Paris en application de l'article 20-2 » sont remplacés par les mots : « lui est confiée en application des articles 20-2 et 20-3 ».

La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. L'article 2 de la proposition de loi permet de tenir compte de la transformation de la Société du Grand Paris en Société des grands projets et d'apporter des modifications en ce sens dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

L'intitulé de l'établissement public est, en particulier, modifié dans les cas d'exemptions au droit de préemption urbain et au droit de priorité prévus au code de l'urbanisme. Ces exemptions portent sur les cessions à la SGP de biens nécessaires aux infrastructures déclarées d'utilité publique relevant du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) ou dont la maîtrise d'ouvrage lui est confiée.

Il ne serait pas cohérent que la SGP ne bénéficie pas de ces exemptions pour la réalisation de l'infrastructure déclarée d'utilité publique des services express régionaux métropolitains en dehors de l'Île-de-France, alors même que le statut de ces derniers relève d'un arrêté du ministre chargé des transports, sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité.

C'est pourquoi cet amendement vise à compléter la modification apportée sur ce point, en visant également le cas où la maîtrise d'ouvrage d'un Serm est confiée à la SGP.

Mme la présidente. L'amendement n° 53, présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 19

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) À la seconde phrase du deuxième alinéa du V, les mots : « Agence foncière et technique de la région parisienne » sont remplacés par les mots : « Grand Paris Aménagement mentionné à l'article L. 321-29 du code de l'urbanisme » ;

...) Après le cinquième alinéa du V, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En dehors de la région Île-de-France, l'intervention de l'établissement public Société des grands projets autour des gares des infrastructures d'un service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 du code des transports dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée est autorisée par arrêté des ministres chargés de l'urbanisme et du budget. » ;

La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Cet amendement vise à tenir compte des évolutions apportées à la SGP en précisant que toute intervention de cette dernière en matière d'aménagement

ou de construction en dehors de l'Île-de-France doit être préalablement autorisée conjointement par les ministres chargés de l'urbanisme et du budget.

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit l'exercice d'une mission en matière d'aménagement et de construction, similaire à celles des établissements publics d'aménagement (EPA). Celle-ci était initialement articulée autour des contrats de développement territorial (CDT), dont le champ est celui du Grand Paris.

Par ailleurs, la SGP peut intervenir sur le territoire des communes non signataires d'un CDT, en respectant certaines conditions : les opérations ne peuvent être réalisées que dans un rayon de 600 mètres autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris et des gares des infrastructures de transport dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée.

Dès lors que la maîtrise d'ouvrage des gares des futures infrastructures des Serm pourra être confiée à la SGP, cette disposition pourrait trouver à s'appliquer en dehors du territoire francilien.

Il est également proposé d'actualiser l'intitulé de l'ancien établissement public Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), devenu Grand Paris Aménagement (GPA).

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Pour Mme Havet, ce sera du cinquante-cinquante ! (*Sourires.*)

Sur l'amendement n° 54, l'avis est favorable. Une telle coordination, qui permet d'étendre le droit d'exemption au droit de préemption urbaine et au droit de priorité pour les projets de Serm, est opportune. Elle assure le parallélisme des formes avec les droits octroyés à la SGP dans le cadre du Grand Paris Express.

En revanche, ce qui est proposé à l'amendement n° 53 me semble ajouter de la confusion au processus d'autorisation de l'intervention de la SGP lors du déploiement des Serm. Introduire une distinction entre les opérations d'aménagement et de construction de la maîtrise d'ouvrage en matière de Serm, ne me semble pas opportun, en particulier par le biais d'un arrêté des ministres chargés du budget et de l'urbanisme. En effet, l'autorisation d'intervention de la SGP en maîtrise d'ouvrage relève d'un arrêté du ministre chargé des transports. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Pour moi, c'est à l'égard du rapporteur que ce sera du « cinquante-cinquante » ; car je suis à 100 % d'accord avec les amendements présentés par Mme Havet ! Les ajustements proposés me semblent pertinents. Avis favorable sur les deux amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 42, présenté par MM. Gillé, Jacquin et Uzenat, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 43

Après le mot :

concernées

insérer les mots :

et le cas échéant, des collectivités territoriales concernées

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Cet amendement vise à encourager la consultation des collectivités territoriales en amont de la réalisation des projets de Serm.

Ces collectivités sont en effet les premiers cofinanceurs des infrastructures de transport en commun et les premières concernées par ces projets. Elles disposent d'une connaissance fine des enjeux pour les territoires au regard, notamment, de leur implication dans les contrats opérationnels de mobilité.

Aussi, le présent amendement tend à assurer qu'elles soient impliquées dans les différentes étapes de l'élaboration des projets de Serm : l'étude des propositions et le choix des maîtres d'ouvrage.

Cet amendement nous semble très équilibré.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement est peut-être équilibré, mais son adoption ajouterait de complexité à l'intervention de la SGP dans l'élaboration des propositions de service.

L'équilibre atteint en commission, selon lequel cette intervention est autorisée par décision du ministre à la demande de la région et des AOM compétentes, nous semble satisfaisant. En multipliant les parties prenantes, nous courrions le risque de ralentir considérablement les projets.

J'ajoute que les collectivités concernées ont évidemment vocation à être consultées en amont du déploiement des Serm.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage l'avis de la commission : l'équilibre me semble avoir déjà été trouvé. Je rappelle en outre que l'intervention de la SGP sera strictement conditionnée à la demande et à la coordination préalables entre les collectivités concernées.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 58, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 45

Remplacer les mots :

, y compris les

par les mots

et des

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement de précision vise à lever une ambiguïté. Il convient de ne pas assimiler les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les ateliers de maintenance au réseau ferré national.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 59, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 63, première phrase

1° Remplacer les mots :

, y compris

par le mot :

et

2° Après les mots :

de créance

rédiger ainsi la fin de cette phrase :

, y compris des emprunts et titres dont le terme est supérieur à douze mois.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. Cet amendement rédactionnel tend à lever une possible ambiguïté entre les notions de titre de créance émis par la SGP et les emprunts bancaires que celle-ci contracte.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 13 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 65, deuxième phrase

Remplacer le nombre :

35

par le nombre :

39

II. - Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Les I et II de l'article 167 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 sont abrogés.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Certes, je suis économe en matière d'amendements. Mais celui-là est important : il vise à porter à 39 milliards d'euros – excusez du peu ! – l'encours principal des emprunts de la Société du Grand Paris.

L'objectif est de mettre en cohérence les moyens et la capacité d'intervention de la Société du Grand Paris avec les exigences que nous entretenons à son endroit, notamment à l'égard de ses investissements en Île-de-France, mais également envers ceux qui seront réalisés dans le cadre des missions découlant de ce texte. Il s'agit donc d'un amendement essentiel pour garantir les moyens d'intervention de la Société du Grand Paris.

Je tiens à rassurer le Sénat : cela ne remet en cause ni le modèle financier de la Société du Grand Paris ni l'horizon de remboursement de sa dette, qui demeure raisonnable et acceptable.

Il s'agit donc d'un amendement d'équilibre nécessaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3, présenté par M. Barros, Mme Varailles, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 66

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le rapport intègre notamment des propositions visant à réaliser en interne certaines missions déléguées à des prestataires externes.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Par cet amendement, nous proposons que certaines missions soient internalisées. Cette démarche vise d'abord un accroissement de l'efficacité, en réduisant notamment le temps consacré aux appels d'offres et aux réunions d'ajustement.

Par ailleurs, nous avons mené le plus grand chantier d'Europe avec le Grand Paris Express. Profitons de la réalisation future de ces treize services express régionaux métropolitains pour renforcer les compétences et le savoir-faire du secteur public.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. Les moyens humains de la SGP étant malheureusement limités, je ne suis pas opposé par principe au recours, au cas par cas, à des prestataires externes.

Pour autant, je connais l'attachement de notre assemblée à cette question. En outre, évaluer les moyens d'internalisation de certaines missions dans le cadre du rapport annuel peut être intéressant.

La commission émet donc un avis de sagesse bienveillante sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Je serai un peu moins bienveillant que M. le rapporteur...

En effet, notre objectif est non pas d'externaliser les missions, mais d'utiliser la substance des compétences acquises durant plusieurs années par la Société du Grand Paris, bien que celle-ci dispose de prestataires externes. Ces compétences auraient vocation à décroître en rejoignant le secteur privé ; nous en ferons bon usage en conservant cette Société du Grand Paris et en la transformant en Société des grands projets.

À ce titre, il convient de maintenir une certaine souplesse : la SGP doit avoir la possibilité de recourir occasionnellement à des prestataires extérieurs, sans en faire un usage excessif, je sais que le Sénat y est très attentif. Cette flexibilité est importante.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2, modifié.
(*L'article 2 est adopté.*)

Article 2 bis AA (nouveau)

① Après le 4° de l'article L. 2111-10 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

② « Le programme annuel des investissements de SNCF Réseau est annexé au contrat mentionné au premier alinéa du présent article et révisé à chaque actualisation du contrat. Il fixe notamment le programme annuel des investissements consacrés à la régénération du réseau, à sa modernisation et à son développement, y compris en matière de services express régionaux métropolitains. »

Mme la présidente. L'amendement n° 45, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 2, seconde phrase

Après le mot :

développement

insérer les mots :

, dont son électrification

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Cet amendement vise à intégrer à la stratégie de développement du réseau ferroviaire la question de l'électrification. À titre illustratif, nous pourrions évoquer le cas du réseau de Strasbourg, qui est en retard en la matière. D'autres lignes, dont une en Bretagne, aspirent également à une telle modernisation.

Nous entendons donc mettre l'accent sur la modernisation du réseau en insistant sur ce point. L'enjeu est écologique, mais également économique, pour la performance de notre réseau ferroviaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 45.
(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 bis AA, modifié.

(*L'article 2 bis AA est adopté.*)

Après l'article 2 bis AA

Mme la présidente. L'amendement n° 46, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 2 bis AA

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement six mois après la promulgation de la présente loi un rapport présentant une stratégie et un schéma d'électrification des lignes ferroviaires capables d'accueillir des services express régionaux métropolitains.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Dans la continuité de l'amendement précédent, nous proposons ici la remise d'un rapport au Parlement, dans un délai de six mois suivant la promulgation de cette loi, présentant la stratégie ainsi que le schéma d'électrification des lignes ferroviaires.

J'ai évoqué la situation du réseau de Strasbourg, mais aussi celle de la ligne Quimper-Brest, en Bretagne. Notre pays recèle d'autres exemples ; il faut accélérer.

Le rapport proposé permettrait d'obtenir une vision claire et précise de la situation actuelle en la matière.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Comme vous l'avez indiqué dans l'exposé des motifs de votre amendement, mon cher collègue, cette proposition est déjà satisfaite par l'amendement n° 45, que nous venons d'adopter.

L'avis de la commission est donc défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis, pour les mêmes raisons.

Mme la présidente. Monsieur Uzenat, l'amendement n° 46 est-il maintenu ?

M. Simon Uzenat. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 46 est retiré.

Article 2 bis AB (nouveau)

Le premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , en tenant compte du déploiement des services express régionaux métropolitains ».

Mme la présidente. L'amendement n° 19, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Au travers de cet amendement, je vous propose, mes chers collègues, de supprimer le présent article. Celui-ci a été introduit en commission afin de « tenir compte », pour la mise en œuvre des contrôles et des sanctions dans le cadre des zones à faibles émissions (ZFE), de l'état d'avancement d'un Serem dans le territoire concerné.

Je ne pense pas que le présent texte ait vocation à affaiblir les ZFE. Or, comme je l'ai indiqué précédemment, cette disposition servirait sans doute de prétexte à l'immobilisme dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air d'origine automobile. Je crois qu'elle constituerait aussi une entorse à

l'article 45 de la Constitution, car, à la lecture du périmètre de cette proposition de loi, je n'ai trouvé aucun élément qui justifie de légiférer sur les ZFE.

Si cet article n'est pas prescriptif et qu'il ne constitue qu'une vague préconisation, c'est qu'il est inutile. Je vous invite donc à voter cet amendement de suppression, mes chers collègues.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement tend à revenir sur l'un des apports de la commission.

Je rappelle que l'amendement visant à insérer cet article avait été rectifié par son auteur avant son adoption en commission. Il est question non plus de conditionner les contrôles ZFE au déploiement des Serm, mais simplement de faire en sorte que la mise en œuvre de ces contrôles tienne compte du rythme de ce déploiement.

Je le rappelle, dans mon rapport d'information intitulé *Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m): sortir de l'impasse*, adopté par la commission en juin dernier, j'insistais sur la nécessité de synchroniser la mise en œuvre des ZFE et le développement d'offres alternatives. Le présent article va dans ce sens, sans pour autant bien sûr freiner le déploiement des zones à faibles émissions.

Telles sont les raisons pour lesquelles mon avis est défavorable, mon cher collègue.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Étant plutôt favorable au rétablissement de la rédaction initiale du projet de loi, je le suis également à l'amendement de M. Fernique.

J'entends toutefois vos arguments, monsieur le rapporteur. Tout en comprenant que votre volonté n'était pas, par l'ajout de l'article 2 bis AB, de rouvrir un débat de principe sur les zones à faibles émissions, j'estime qu'il y a encore un peu de travail à réaliser pour préciser cette disposition.

Quoi qu'il en soit, l'avis du Gouvernement est favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 bis AB.

(L'article 2 bis AB est adopté.)

Article 2 bis A (Supprimé)

Mme la présidente. L'amendement n° 20, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Après l'article L. 571-10 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-10-... ainsi rédigé :

« Art. L. 571-10-... – Un décret en Conseil d'État fixe les niveaux sonores maximaux admissibles pour la rénovation ou la création d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres dans le cadre du développement des services express régionaux métropolitains. »

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Cet amendement vise à rétablir le présent article, tel qu'il est issu des travaux de l'Assemblée nationale. Il s'agit de prévoir des niveaux sonores maximaux admissibles pour les riverains dans le cadre du développement des Serm.

De fait, le développement de ces offres multimodales constitue aussi un défi en la matière.

En 2018, considérant que les nuisances sonores constituent un « problème de santé publique » et « un risque environnemental majeur pour la santé physique et mentale », l'OMS a établi des seuils sonores à ne pas dépasser. Pour le cas du trafic ferroviaire, ces derniers ont été fixés à 54 décibels le jour et à 44 décibels la nuit, alors que ces niveaux s'établissent actuellement dans notre pays à 60 décibels le jour et à 55 décibels la nuit.

Il est donc nécessaire de diminuer progressivement les niveaux actuels, afin de définir des seuils de niveaux sonores liés au trafic des Serm qui soient plus adaptés.

Dans ce cadre, il paraît pertinent de prévoir par décret la révision des niveaux maximaux admissibles de bruit ambiant d'une infrastructure ferroviaire nouvelle.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'article 2 bis A, que vous souhaitez rétablir alors qu'il est déjà satisfait par le droit existant – nous en avons discuté en commission –, serait source d'un manque de clarté et de lisibilité de la loi.

Le code de l'environnement prévoit déjà que l'autorité réglementaire peut préciser, par décret en Conseil d'État, les prescriptions applicables aux infrastructures nouvelles. Créer un second renvoi à un décret n'apporterait rien de plus, si ce n'est de la confusion.

En outre, si cet article aboutissait à créer une réglementation spécifique aux Serm, il ferait peser un risque sur leur développement. Or rien ne justifie qu'un train roulant sur un réseau labellisé Serm soit soumis à une réglementation plus stricte qu'un TER ou même qu'un RER ou un Transilien en Île-de-France, région dense s'il en est !

Les nuisances sonores liées au transport ferroviaire sont un enjeu qui dépasse le cadre des Serm. Un souci de cohérence, d'uniformité et de lisibilité de la loi plaide pour le maintien d'une réglementation unifiée.

C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. L'Assemblée nationale a également débattu de l'opportunité de renforcer la lutte contre les nuisances sonores dans le cadre du déploiement des Serm.

Ce débat avait permis de trouver un équilibre. C'est pourquoi je comprends le souhait du sénateur Fernique de voir celui-ci rétabli.

Sur cet amendement, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 2 bis A demeure supprimé.

**Article 2 bis B
(Non modifié)**

Le premier alinéa du IV de l'article L. 5211-10-1 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il est aussi consulté sur le projet de service express régional métropolitain lorsqu'il a été mis en place par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre qui est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial, lorsque son territoire est inclus en tout ou partie dans ce projet. » – (Adopté.)

**Article 2 bis
(Supprimé)**

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 24, présenté par MM. Gillé et Uzenat, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2033, l'étude de tout nouveau projet de ligne ferroviaire à grande vitesse doit comporter un scénario portant sur des infrastructures adaptées à une circulation à vitesse dite intermédiaire, entre 200 et 249 kilomètres par heure, à la vitesse maximale des trains. Les conséquences de ce scénario sont comparées avec celles des scénarios comportant une vitesse supérieure, notamment sur les plans économique et environnemental et sur le temps de trajet. L'éventuel gain sur le plan économique résultant du choix du scénario à vitesse dite intermédiaire en comparaison avec les scénarios à une vitesse supérieure peut être investi dans le financement des services express régionaux métropolitains ou dans la relance de l'exploitation des lignes ferroviaires à faible activité classées de 7 à 9 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer ou des lignes fermées, y compris des lignes déclassées et non déferées. Cet éventuel gain permet également une analyse comparative et budgétaire valable sur les projets de ligne à grande vitesse en cours.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. L'article 2 bis, introduit par les députés, imposait l'étude d'un scénario alternatif de ligne dite à vitesse intermédiaire lors de l'établissement d'un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse. Il a été supprimé en commission par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Le présent amendement vise à rétablir cet article, qui permet de soulever l'enjeu du financement de nos transports collectifs structurants, en premier lieu ferroviaires, ainsi que la question de la répartition financière de ces investissements.

S'il est essentiel de produire un choc d'offre de transport, cela suppose la fixation de priorités de financement propres à développer les transports du quotidien et à permettre un report modal massif pour sortir de l'autosolisme, en particulier dans les territoires périurbains et ruraux.

Face au manque de visibilité auquel sont confrontés les acteurs et les collectivités organisatrices, cet amendement vise donc à créer les conditions d'un choix budgétaire, au regard à la fois de la création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse et des projets en cours.

Dans le contexte actuel, nous constatons tous une dégradation des ratios financiers des collectivités, en particulier des régions, du fait notamment de l'allongement des durées de remboursement d'emprunt. Une telle disposition permettra de redonner de la souplesse dans les choix et de rediscuter des priorités, en tenant compte des vitesses inférieures, qui supposent des investissements moindres.

Mme la présidente. L'amendement n° 21, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2033, l'étude de tout nouveau projet de ligne ferroviaire à grande vitesse doit comporter un scénario portant sur des infrastructures adaptées à une circulation à vitesse dite intermédiaire, entre 200 et 249 kilomètres par heure, à la vitesse maximale des trains. Les conséquences de ce scénario sont comparées avec celles des scénarios comportant une vitesse supérieure, notamment sur les plans économique et environnemental et sur le temps de trajet. L'éventuel gain sur le plan économique résultant du choix du scénario à vitesse dite intermédiaire en comparaison avec les scénarios à une vitesse supérieure peut être investi dans le financement des services express régionaux métropolitains ou dans la relance de l'exploitation des lignes ferroviaires à faible activité classées de 7 à 9 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer ou des lignes fermées, y compris des lignes déclassées et non déferées.

La parole est à M. Jacques

M. Jacques Fernique. Cet amendement vise à rétablir un article issu des travaux de l'Assemblée nationale qui déclinait la cohérence du scénario de planification écologique du Conseil d'orientation des infrastructures. L'amplification des efforts pour les lignes à grande vitesse y est explicitement mentionnée comme non prioritaire.

Régénération, modernisation, commande centralisée du réseau, ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) : tels sont les impératifs prioritaires pour le ferroviaire !

En ce sens, la mise en exergue des paramètres du choix entre grande vitesse et vitesse intermédiaire et la comparaison des scénarios donneraient une chance à ces orientations qui permettraient d'améliorer les performances ferroviaires – plus de trains, plus de robustesse d'exploitation, plus de régularité.

L'expérience du Serm strasbourgeois montre qu'il nous faut avancer résolument dans ce sens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Des études de solutions à vitesse intermédiaire sont aujourd'hui déjà conduites, comme c'est le cas pour le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. À cet égard, imposer la réalisation de telles études dans la loi ne paraît pas nécessaire.

En outre, le mécanisme de financement des Serm proposé par les auteurs de ces deux amendements est inopérant : d'éventuelles économies effectuées en optant pour une

version d'un projet plutôt que pour une autre ne constituent nullement un gain financier réellement disponible et susceptible d'être investi dans les projets de Serm.

En revanche, annexer le programme annuel d'investissements de SNCF Réseau à son contrat de performance, comme le prévoit le texte de la commission, devrait permettre de répondre à la préoccupation ayant présidé à la rédaction de ces deux amendements, à savoir soutenir les investissements en faveur des Serm et des petites lignes.

Telles sont les raisons pour lesquelles l'avis de la commission est défavorable sur ces deux amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Ces points ont également fait l'objet de discussions et d'ajouts lors de l'examen du texte par l'Assemblée nationale.

J'émettrai donc un avis de sagesse bienveillante sur ces deux amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 2 *bis* demeure supprimé.

Article 3

① Après la sous-section 1 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section 1 *bis* ainsi rédigée :

② « Sous-section 1 bis

③ « *Maîtrise d'ouvrage des infrastructures nécessaires aux services express régionaux métropolitains*

④ « *Art. L. 2111-13. – Lorsque la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures destinées à être remises à SNCF Réseau, et le cas échéant, à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 et nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 est confiée, en application de l'article 20-3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente par le ministre chargé des transports, une convention entre l'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente et SNCF Réseau et, le cas échéant, sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code détermine :*

⑤ « 1° Le programme et l'étendue des opérations à réaliser ;

⑥ « 2° La liste des ouvrages construits sous la responsabilité de l'établissement public Société des grands projets qui seront remis à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au même 5° ainsi que les modalités de cette remise ;

⑦ « 2° *bis* (nouveau) La liste des biens et droits immobiliers de toute nature acquis par l'établissement public Société des grands projets et qui seront attribués par l'État à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée audit 5° ;

⑧ « 3° Les spécifications techniques pour la réalisation des ouvrages destinés à être incorporés au réseau ferré national et pour la réalisation des gares de voyageurs et des pôles d'échange multimodaux ;

⑨ « 4° Les modalités de coordination des différents maîtres d'ouvrage ;

⑩ « 5° (nouveau) Les conditions et les délais dans lesquels les avis de SNCF Réseau ou, le cas échéant, de sa filiale mentionnée au même 5°, futurs exploitants des ouvrages, sont requis avant l'approbation de chaque étape technique du projet.

⑪ « Cette convention ne peut pas déroger aux règles d'équilibre financier qui sont applicables à ses différents signataires.

⑫ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

Mme la présidente. L'amendement n° 37, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Redon-Sarrazay, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« ...° Les objectifs de sécurité de l'exploitation et les objectifs de sûreté dans les gares, stations et véhicules, ainsi que les moyens envisagés pour atteindre ces objectifs ;

« ...° La trajectoire économique et financière projetée sur l'exploitation pour la durée d'amortissement. »

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Par cet amendement, je souhaite aborder l'importante question de la sécurité ferroviaire.

L'article 3 prévoit que la Société des grands projets (SGP) ou sa filiale conclut une convention avec SNCF Réseau, ainsi que, le cas échéant, sa filiale SNCF Gares & Connexions, lorsque le ministre chargé des transports lui confie la maîtrise d'ouvrage pour une infrastructure ferroviaire nouvelle du réseau ferré national incluse dans un Serm.

Dans le cadre de cette convention de gouvernance technique, il convient d'intégrer pleinement et explicitement la sécurité ferroviaire et la sûreté, qui correspondent à des attentes très fortes des citoyens et des collectivités à l'égard du système de transport ferroviaire.

Les incidences du projet sur l'exploitation qui reviendra *in fine* à SNCF Réseau doivent également être précisément décrites, afin de s'assurer que, une fois le coût de réalisation couvert, on ne reporte pas de façon indirecte une charge excessive sur l'exploitation, comme cela a pu être constaté dans le passé, par exemple au terme de projets de lignes à grande vitesse (LGV) réalisés par des concessionnaires ou des partenaires privés.

Il s'agit, au fond, de s'assurer de la cohérence des démarches en phase de construction et exploitation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je salue l'attention portée par les signataires de l'amendement, particulièrement par vous, monsieur Jacquin, à la sûreté des transports publics,

qui est en effet un sujet majeur de préoccupations de nos concitoyens. Nous avons d'ailleurs adopté un amendement sur ce point essentiel.

Pour autant, cette préoccupation, pour majeure qu'elle soit, ne me semble pas pleinement avoir sa place dans la convention prévue à l'article 3, qui porte sur les modalités de réalisation et de remise des ouvrages construits par la SGP à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

De même, les enjeux de sécurité de l'exploitation et la définition d'une trajectoire économique et financière projetée sur l'exploitation des Serm relèvent plutôt de la convention conclue entre les maîtres d'ouvrage et leurs financeurs prévue à l'article 1^{er} bis. Le texte de commission incluant bien ces mentions, il convient d'éviter tout doublon qui serait source de confusion.

Mon avis est donc défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je comprends moi aussi la préoccupation exprimée par M. le sénateur Jacquin.

Je rappelle toutefois que, dans le décret du 7 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, une grande partie de ces obligations sont d'ores et déjà prévues, notamment aux articles 12 et 40.

L'article 12 dispose ainsi : « Le ministre chargé des transports élabore et rend publics des plans de sécurité pluriannuels fixant les mesures envisagées pour réaliser les objectifs de sécurité communs », tandis que l'article 40 consacre un dispositif de vérification.

Vos demandes étant satisfaites par la réglementation, me semble-t-il, je sollicite le retrait de votre amendement, monsieur Jacquin. À défaut, j'émets un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 37 est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 37 est retiré.

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 3 bis (Non modifié)

La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports est complétée par les mots : « , y compris les services express régionaux métropolitains ». – *(Adopté.)*

Article 3 ter (Non modifié)

À la première phrase de l'article L. 1272-5 du code des transports, après le mot : « réalisation », sont insérés les mots : « des services express régionaux métropolitains et ». – *(Adopté.)*

Article 3 quater (nouveau)

Une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains est organisée avant le 30 juin 2024, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses

d'investissement, d'une part, et de fonctionnement, d'autre part, de ces services. Y sont notamment représentés l'État, les conseils régionaux, les conseils métropolitains, les associations nationales de collectivités territoriales et de leurs groupements, SNCF Réseau, la Société des grands projets, les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France, et les associations d'usagers des transports nationales.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, sur l'article.

M. Simon Uzenat. Je souhaite réagir aux propos que M. le ministre a tenus tout à l'heure sur les contributions respectives de l'État et des régions au financement des contrats de plan État-région (CPER).

Je confirme que la majorité du conseil régional de Bretagne a voté sans doute l'un des premiers volets mobilités dans le cadre de son CPER. Si nous nous sommes battus pour obtenir une hausse sensible des crédits, force est de constater que, au regard de l'ordre de grandeur des dépenses en matière de mobilités – tous mes collègues en conviendront –, les besoins sont toujours plus importants.

Pour la période 2023-2027, la participation de l'État pour la région Bretagne s'élève à 233 millions d'euros. Pour donner un ordre de grandeur, la région doit déboursier 111 millions d'euros pour l'achat de six rames de train. Des efforts sont certes consentis, mais ils doivent être amplifiés.

Il est par exemple aberrant que les ressources fiscales des collectivités, en particulier des régions qui sont chefs de file et qui sont toutes très volontaires en matière de mobilités décarbonées, soient assises sur les énergies fossiles, qu'il s'agisse de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ou des cartes grises, et qui sont appelées à diminuer sensiblement.

En 2022, la région Bretagne a vu les recettes issues de la taxe sur les cartes grises diminuer de 25 %, soit 30 millions d'euros.

S'il est légitime que l'État en demande toujours plus aux collectivités, en particulier aux régions, encore faut-il leur en donner les moyens ! Cela pose la question de l'autonomie fiscale et financière – nous pourrions y revenir dans le cadre du projet de loi de finances –, mais aussi du versement mobilité additionnel, qui constitue l'une des solutions attendues par les régions, dans leur diversité, y compris politique.

J'espère donc que vous aurez l'occasion de nous apporter quelques éclairages sur ce sujet, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Sans être trop long sur ce vaste sujet, nous allons aborder, dans la suite de la discussion, la conférence de financement que la commission a souhaité introduire dans le texte.

Je n'aurais pas nécessairement formulé les choses ainsi, mais je comprends la demande de visibilité qui est ainsi exprimée au regard du financement des Serm. Celle-ci est légitime, car si ce financement a vocation à être conjoint, il est tout à fait normal que l'État et les collectivités indiquent ce qu'ils sont prêts à mettre sur la table.

Ce sujet ne doit pas donner lieu à polémique, pas plus que celui du financement de l'exploitation de cette offre de transport, dont nous espérons tous qu'elle prospérera. Or nous avons pu observer que c'est précisément ce qui a manqué dans la préparation du Grand Paris Express.

Je n'ai aucun tabou, et nous aurons effectivement l'occasion d'en débattre dans le cadre du projet de loi de finances.

Toutefois, comme je l'ai indiqué récemment dans votre belle région, monsieur le sénateur, lors du congrès de l'Association des régions de France qui s'est tenu il y a quelques semaines dans votre belle région, à Saint-Malo, je suis d'ores et déjà disponible pour débattre du financement des investissements dans les Serm et de leur exploitation.

Nos discussions avec l'autorité organisatrice en région Île-de-France ont montré que, en y consacrant suffisamment de temps, nous étions capables de construire des solutions adaptées à chaque niveau de collectivité.

L'article introduit par la commission sur le financement des Serm est un appel à ce travail que nous mènerons conjointement dans les mois qui viennent.

Mme la présidente. L'amendement n° 47, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Cette conférence aboutit à la présentation par le Gouvernement d'un plan de financement complet, des sections d'investissement comme de fonctionnement, de chaque projet de service express métropolitain à travers un rapport remis au Parlement et aux acteurs mentionnés au premier alinéa.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Par cet amendement, monsieur le ministre, je formule une proposition qui s'inscrit dans la suite directe de nos échanges. Aussi, je ne doute pas que votre avis sera favorable ! (*Sourires.*)

Le présent amendement vise à garantir un plan de financement complet des Serm, non seulement pour la partie relative aux investissements – nous sommes tous d'accord sur ce point – et aux infrastructures, mais aussi pour le fonctionnement et l'exploitation, qui constitue souvent un angle mort.

Nous avons longuement débattu de cette question en commission, et je salue une nouvelle fois l'introduction, sur l'initiative du rapporteur, de la conférence de financement.

Compte tenu des contraintes que l'article 40 de la Constitution nous impose, notre collègue Tabarot a su faire preuve de créativité, en proposant ce véhicule qui nous permet de mener les débats de fond indispensables pour traduire dans les faits nos ambitions politiques en faveur du développement des mobilités décarbonées.

Le plan de financement que cet amendement vise à inscrire dans le texte constitue l'une des briques qui permettront de donner de la lisibilité et de la visibilité aux acteurs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Monsieur le sénateur Uzenat, malgré les paroles très agréables que vous avez eues à mon égard – je vous en remercie et partage votre point de vue ! (*Sourires.*) –, l'avis de la commission sera défavorable.

Vous le savez, je partage votre souci de clarifier le financement des Serm, au regard aussi bien des besoins d'investissement que des dépenses liées à leur exploitation. Telle est la raison pour laquelle j'ai proposé à la commission de prévoir l'organisation d'une conférence de financement. Cependant, il ne semble pas opportun de fixer, avant même que celle-ci ait commencé, ce à quoi elle doit aboutir.

En outre, il n'est pas réaliste de demander au Gouvernement de déterminer, à l'issue d'une conférence qui aura lieu dans huit mois tout au plus, un plan de financement complet pour chaque Serm, alors que leur périmètre n'a pas encore été arrêté et que les besoins nouveaux n'ont pas encore été pleinement estimés par les collectivités territoriales compétentes. Ce plan de financement devra en outre faire l'objet de discussions entre les acteurs locaux.

J'estime donc que votre demande est prématurée, mon cher collègue. C'est pourquoi, tout en souscrivant à votre objectif, j'émet un avis défavorable sur votre amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je l'ai dit, je ne suis pas certain que le Gouvernement aurait pris l'initiative d'une telle conférence de financement. Pour autant, votre commission ayant décidé de l'introduire, j'en accepte l'augure.

Cela dit, j'estime que, entre un rapport et une conférence, les « briques » accumulées, pour reprendre votre expression, monsieur le sénateur, finiraient par constituer un mur relativement épais...

Sur le fond, il est évident qu'il faudra donner de la visibilité à la fois sur l'investissement et sur l'exploitation. Si je suis ouvert à ce que nous en discutons, il ne me paraît pas opportun de trop contraindre le calendrier ni de l'enfermer dans une sorte de modalité unique. J'estime que ce n'est pas ainsi ce que le sujet doit être traité – ce n'est du reste ni l'esprit ni la lettre du présent projet de loi.

Chaque Serm devra faire l'objet d'un plan de financement et d'un plan d'investissement par les collectivités qui le portent, ainsi que d'une validation par l'État, en l'occurrence par le ministre chargé des transports.

Toutefois, il est bien évident que les collectivités ne soumettront pas à la validation du Gouvernement un plan d'investissement et un plan de financement incomplet, c'est-à-dire avant de connaître le montant des financements apportés par l'État ni les ressources qui pourront être dégagées pour financer les investissements nécessaires au déploiement de ce service express régional métropolitain et à son exploitation.

De fait, le financement sera débattu et arrêté avant la validation de chaque Serm. C'est pourquoi il ne me paraît pas opportun d'alourdir les procédures.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, mon avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Compte tenu des engagements pris par M. le ministre et des propos de M. le rapporteur, dont je prends bonne note, je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 47 est retiré.

L'amendement n° 49, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux nouveaux alinéas ainsi rédigés :

Elle incite à réviser le contrat de performance de SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports pour le rendre compatible avec, d'une part, le maintien en bon état du réseau ferroviaire national et sa modernisation et, d'autre part, avec les investissements de SNCF Réseau relatifs aux projets de services express régionaux métropolitains.

Elle requestionne la règle d'or de ce contrat de performance, pour la redimensionner à sa juste proportion et l'inscrire en compatibilité avec la stratégie nationale bas-carbone et le respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Au travers de cet amendement, nous abordons les moyens du gestionnaire d'infrastructures, en l'occurrence SNCF Réseau. Cette question est au cœur de nos débats – elle a du reste déjà été abordée à plusieurs reprises –, même si nous ne pouvons pas entrer dans les détails financiers dans le cadre de ce véhicule législatif.

Dans un rapport particulièrement alarmant de juillet 2023, l'Autorité de régulation des transports alertait sur les besoins financiers du réseau en matière de régénération et de modernisation, mais aussi sur les investissements, nécessairement massifs, qui seraient nécessaires dans les années à venir pour le déploiement des Serm.

Dans ces conditions, et dans la foulée de débats qui ont eu lieu au cours du précédent mandat, il nous paraît indispensable de réviser le contrat de performance qui lie SNCF Réseau et l'État, en s'attaquant en particulier au carcan que constitue la règle d'or.

En l'occurrence, nous pensons que le plafond du ratio d'endettement devrait être révisé à la hausse, de 6 à 18, de manière à revenir au niveau fixé par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et à couvrir le ratio actuel constaté, qui s'établit à 15.

Ce débat peut paraître technique, mais le relèvement de ce ratio est un levier indispensable pour mettre en œuvre les actions que nous appelons de nos vœux, en particulier en matière de décarbonation, et qui seront nécessaires pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés d'ici à 2030 : -55 % d'émissions de gaz à effet de serre et -28 % pour le seul secteur des transports.

Nous en sommes loin, mais le ferroviaire nous permettra d'atteindre ces objectifs, à condition toutefois d'y mettre les moyens.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 60, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Amendement n° 49

I. – Alinéa 2, au début

Remplacer les mots :

Elle incite à réviser le contrat de performance de SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports pour

par les mots :

Préalablement à l'actualisation du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, cette conférence formule des propositions visant à

II. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 49.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ce sous-amendement tend à préciser, dans le sens souhaité par les auteurs de l'amendement, le rôle de la conférence nationale de financement que la commission a insérée à l'article 3 *quater* dans le processus de révision du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État.

Il vise par ailleurs à supprimer la mention relative à la règle d'or qui s'applique à SNCF Réseau. La conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains, comme son nom l'indique d'ailleurs, a vocation, non pas à revoir le modèle économique et financier du groupe SNCF, qui dépasse largement son périmètre de réflexion, mais à trouver les modalités de financement des Serm les plus adaptées.

Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, la commission est favorable à l'amendement n° 49.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage votre constat, monsieur le sénateur Uzenat : il est nécessaire de réinvestir dans le réseau et d'actualiser le contrat de performance. J'en rendrai compte devant les deux chambres du Parlement.

Ce sujet est certes connecté aux Serm, mais il est beaucoup plus large. Quand bien même nous ne discuterions pas de la présente proposition de loi, nous aurions besoin de réinvestir dans notre réseau et de définir une trajectoire pluriannuelle. La Premier ministre l'avait d'ailleurs indiqué avant même que cette proposition de loi issue de l'Assemblée nationale ne soit déposée.

Je ne souhaite pas que l'on confonde ou qu'on lie le réinvestissement sur le réseau et la révision du contrat de performance, qui sont nécessaires, avec la question des services express régionaux métropolitains.

C'est la raison pour laquelle je suis défavorable à l'amendement n° 49, ainsi qu'au sous-amendement n° 60, même si M. Tabarot met le doigt sur le point que le Gouvernement estime le plus problématique.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Vous l'aurez compris, monsieur le ministre, tout comme nombre de nos collègues sur l'ensemble de ces travées, me semble-t-il, nous sommes

soucieux de garantir l'équité territoriale et un aménagement équilibré de nos territoires, en particulier en matière de desserte ferroviaire.

C'est pourquoi nous voulons tenir les deux bouts de la chaîne, à savoir, d'une part, la régénération et la modernisation du réseau, et, d'autre part, le développement des Serm, qui seront créateurs de valeur ajoutée pour nos concitoyennes et nos concitoyens. Pour notre part, nous souhaitons que les deux sujets soient liés.

Nous sommes donc favorables au sous-amendement de M. le rapporteur, que je salue, et nous espérons que la Haute Assemblée votera à la fois le sous-amendement et l'amendement, afin d'envoyer un message clair sur la nécessité d'associer étroitement les investissements massifs à la hauteur des besoins pour la régénération et la modernisation du réseau, ainsi que pour le développement des Serm.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 60.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 49, modifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3 *quater*, modifié.

(L'article 3 quater est adopté.)

TITRE II

SIMPLIFICATION ET ACCÉLÉRATION

Article 4 (Non modifié)

- ① L'article L. 2171-6 du code de la commande publique est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi modifié :
- ③ a) Le début est ainsi rédigé : « L'établissement public Société des grands projets peut confier... *(le reste sans changement)*. » ;
- ④ b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures pour lesquelles l'établissement public ou sa filiale a été désigné maître d'ouvrage en application de l'article 20-3 de la même loi. » ;
- ⑤ c) *(Supprimé)*
- ⑥ 2° Le II est ainsi modifié :
- ⑦ a) À la première phrase du premier alinéa, la première occurrence des mots : « la Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou de sa filiale compétente » et la seconde occurrence des mots : « la Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente » ;

- ⑧ b) À la seconde phrase du second alinéa, les mots : « la Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente ». – *(Adopté.)*

Article 5 (Non modifié)

Au premier alinéa de l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après le mot : « fer, », sont insérés les mots : « d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 du code des transports, ». – *(Adopté.)*

Article 5 bis (Non modifié)

- ① Après l'article L. 300-6-1 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 300-6-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 300-6-2.* – Lorsque la mise en compatibilité des documents mentionnés à l'article L. 300-6-1 est rendue nécessaire par la réalisation d'un projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 du code des transports, les I et III à VI de l'article L. 300-6-1 du présent code s'appliquent. L'engagement de la procédure intégrée peut être décidé soit par l'État, soit par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents pour élaborer les documents d'urbanisme à mettre en compatibilité ou compétents pour autoriser ou réaliser le projet de service express régional métropolitain. » – *(Adopté.)*

Après l'article 5 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 56 rectifié, présenté par Mme Primas, M. Laugier, Mme de Cidrac, MM. Marseille et Karoutchi et Mmes Lavarde et Aeschlimann, est ainsi libellé :

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 3-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa du I est ainsi modifié :

a) Après le mot : « territoriales », le signe : « , » est remplacé par le mot : « et » ;

b) Après les mots : « d'aménagement », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ;

c) Les mots : « , du syndicat mixte Paris-Métropole, » sont remplacés par le mot : « et » ;

d) Les mots : « et de l'atelier international du Grand Paris » sont supprimés ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) À la première phrase du huitième alinéa, après le mot : « Île-de-France », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ;

b) La première phrase du dernier alinéa est ainsi modifiée :

– les mots : « les départements d’Île-de-France, les communes, » sont remplacés par les mots : « les collectivités territoriales et » ;

– après le mot : « aménagement », le signe : « , » est remplacé par les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification ainsi que » ;

– les mots : « , le syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l’atelier international du Grand Paris » sont supprimés.

La parole est à Mme Sophie Primas.

Mme Sophie Primas. Cet amendement et le suivant ont été travaillés avec la Société du Grand Paris.

Aux termes de la loi, en cas de modification du schéma d’ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, doivent être recueillis un certain nombre d’avis, dont ceux du syndicat mixte Paris-Métropole et de l’atelier international du Grand Paris. Ces deux instances n’existant plus, l’amendement n° 56 rectifié vise à « toiler » la liste des instances consultées.

Surtout, je veux évoquer la question du périmètre géographique de consultation.

À l’origine, dans la mesure où il s’agissait de créer un réseau de transport global, la loi relative au Grand Paris visait l’ensemble des collectivités d’Île-de-France et des Franciliens. Aujourd’hui, toutes les lignes sont soit en cours de travaux, soit presque terminées. Il s’agit juste de modifications.

C’est la raison pour laquelle je propose de revenir au régime de droit commun en cas de modification du schéma. Ainsi, en sus de l’Association des maires d’Île-de-France et d’Île-de-France Mobilités, seuls les EPCI et les collectivités territoriales dont le territoire est directement concerné seraient consultés.

L’adoption de cet amendement donnerait plus d’agilité dans l’organisation des consultations.

Mme la présidente. Quel est l’avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement tend à actualiser opportunément les modalités de consultation en cas de modification du schéma d’ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Son adoption permettrait d’alléger le processus initial, qui n’a plus lieu d’être compte tenu du stade d’avancement du projet.

Il n’y a donc aucune raison de ne pas émettre un avis favorable sur cet amendement !

Mme la présidente. Quel est l’avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je ne voulais pas laisser penser qu’une modification était envisagée dans les prochaines semaines ou les prochains mois, raison pour laquelle je nourrissais une petite réticence à l’égard de cet amendement.

Toutefois, si modification il devait y avoir, les dispositions que vous proposez, madame Primas, sont pertinentes et de bon sens.

J’émettrai donc, au nom du Gouvernement, un avis de sagesse bienveillante.

Mme la présidente. Je mets aux voix l’amendement n° 56 rectifié.

(L’amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l’article 5 *bis*.

L’amendement n° 55 rectifié, présenté par Mme Primas, M. Laugier, Mme de Cidrac, MM. Marseille et Karoutchi et Mmes Lavarde et Aeschlimann, est ainsi libellé :

Après l’article 5 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au troisième alinéa de l’article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, après les mots : “le schéma d’ensemble”, sont insérés les mots : “ou sa modification”.

La parole est à Mme Sophie Primas.

Mme Sophie Primas. Il s’agit, là encore, d’un amendement de précision, dont l’adoption se révélerait fort utile d’un point de vue juridique.

La loi relative au Grand Paris prévoit que les enquêtes publiques des DUP doivent être ouvertes dans « un délai de dix ans ».

Or il n’est pas permis de savoir avec certitude si ce délai court à compter du décret d’approbation initiale du schéma d’ensemble ou à compter des décrets approuvant des modifications dudit schéma d’ensemble.

Il serait donc opportun d’ajouter expressément le terme « modification » à l’article 4 de la loi relative au Grand Paris, ce qui permettrait d’éviter toute incertitude sur le point de départ du délai et de consolider juridiquement les procédures.

Mme la présidente. Quel est l’avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement vise à lever une ambiguïté, ce qui est toujours de bon aloi.

J’é mets donc un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l’avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Sagesse, madame la présidente !

Mme la présidente. Je mets aux voix l’amendement n° 55 rectifié.

(L’amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l’article 5 *bis*.

Article 5 *ter* A (nouveau)

① La section 3 du chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1215-9 ainsi rédigé :

② « Art. L. 1215-9. – Les projets d’infrastructures réalisées dans le cadre des services express régionaux métropolitains sont déclarés d’utilité publique par décret en Conseil d’État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d’intérêt général au sens de l’article L. 102-1 du code de l’urbanisme. »

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 15 est présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

L'amendement n° 25 est présenté par MM. Jacquin, Uzenat, Redon-Sarrazy et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 15.

M. Jacques Fernique. L'article 5 *ter* A, issu d'un amendement adopté en commission, vise à amoindrir – disons-le franchement – l'ambition des règles encadrant le ZAN, en faisant des Serm des projets d'envergure nationale ou européenne au sens du zéro artificialisation nette grâce à la déclaration d'utilité publique : l'artificialisation des sols dans le cadre des Serm serait ainsi comptabilisée dans le forfait national de 12 500 hectares.

Or la loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux est déjà venue modifier les règles encadrant le ZAN.

Elle a prévu que la liste des grands projets, après consultation, reste définie par l'État, tout en instaurant un droit de proposition des régions pour que lesdits projets fassent l'objet d'une prise en compte spécifique au travers du forfait national.

Le groupe écologiste s'oppose donc à toute nouvelle tentative de contournement de la loi qui remettrait en cause l'objectif de réduction de 50 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, fixé pour 2031.

Les projets de Serm, quand ils visent la réalisation d'infrastructures nouvelles, n'ont pas à être exonérés de la trajectoire du ZAN, en ce qu'ils participent bien, le cas échéant, au recul des terres agricoles et des espaces naturels.

Bien évidemment, ils ne doivent pas non plus affecter directement l'enveloppe des communes d'implantation, afin d'éviter la double peine pour les territoires qui seraient privés d'une très grande part de leur capacité à agir en raison du poids des infrastructures.

C'est la raison pour laquelle ces projets doivent être recensés au sein des enveloppes régionales. Comme je le soulignais en discussion générale, le cadre du forfait régional permettra sans doute aux acteurs concernés d'être plus attentifs à la consommation d'espaces.

Par ailleurs, l'automatisme de la déclaration d'utilité publique ne semble pas justifiée dans la mesure où les Serm ne se traduisent pas forcément par la création de nouvelles infrastructures. Il peut s'agir simplement, ce qui est déjà très bien, d'augmenter la cadence des transports ferroviaires et de bus à haut niveau de service.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de cet article, qui vise à nous faire revenir en arrière.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour présenter l'amendement n° 25.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement a été parfaitement défendu par M. Fernique.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il me semble que nous nous sommes mal compris à propos de cet article ; je vais m'efforcer de préciser les choses.

La commission a prévu que l'utilité publique des projets de Serm soit déclarée en Conseil d'État – cela, vous l'avez bien compris ! (*Sourires.*)

Cette option présente deux principaux avantages : premièrement, la section des travaux publics du Conseil d'État pourra se prononcer, en formation consultative, sur l'utilité publique du projet ; deuxièmement, en cas de recours, il n'y aura plus qu'un seul degré de juridiction compétent, à savoir le Conseil d'État, et non plus trois, comme pour les arrêtés préfectoraux.

L'urgence écologique et le couperet des ZFE-m exigent en effet une réponse rapide. Cette disposition peut faire économiser plusieurs années de contentieux. Elle permet aussi aux projets de Serm d'être considérés comme des projets d'envergure nationale ou européenne dans le cadre des règles encadrant le zéro artificialisation nette.

Pour lever tout malentendu sur cette question, je tiens à souligner, d'une part, que cette comptabilisation dans l'enveloppe nationale est une simple possibilité, qui n'a pas vocation à être systématisée, et, d'autre part, que le volume global de cette enveloppe, à savoir 12 500 hectares, n'augmente pas : la réflexion se fait donc toujours à niveau d'artificialisation constant.

En espérant avoir pu vous convaincre, mes chers collègues, que notre seul souci était de favoriser la rapidité des recours pour éviter aux projets concernés de prendre du retard, je vous demanderai de bien vouloir retirer ces amendements ; à défaut, je me verrais contraint d'émettre un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage le souci de rapidité du rapporteur, mais j'ai une lecture quelque peu différente de cette disposition, ce qui me pousse à donner un avis favorable sur ces amendements.

Il est vrai que le passage par le Conseil d'État permet de réduire les délais contentieux et les niveaux de recours. Toutefois, la procédure est plus longue que celle qui est requise pour un arrêté préfectoral.

Ne soumettons pas, par avance, l'ensemble des projets de Serm à déclaration d'utilité publique en Conseil d'État et conservons la voie de l'arrêté préfectoral dans certains cas.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 15 et 25.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5 *ter* A.

(*L'article 5 *ter* A est adopté.*)

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 5 ter
(Non modifié)

- ① Avant le 31 décembre 2023, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.
- ② Ce rapport précise, tant à l'échelon national qu'au niveau de chacune des régions, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment au regard du nombre de communautés de communes qui pourraient vouloir se voir transférer cette compétence.

Mme la présidente. L'amendement n° 51 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Ce rapport recense également les territoires pour lesquels les autorités organisatrices de la mobilité sont dépourvues de versement mobilité afin d'envisager de les doter d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu dense.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet article, adopté à l'Assemblée nationale par voie d'amendement, prévoit la remise d'un rapport assez opportun sur la réouverture de la compétence AOM.

Je veux plaider ici pour les territoires oubliés de la LOM : certains espaces peu denses, dans lesquels le produit du versement mobilité est très faible. Dans mon ancienne intercommunalité, par exemple, qui compte 20 000 habitants et 50 communes, il est impossible de lever plus de 100 000 euros par ce biais, donc de mettre en œuvre la moindre politique de mobilité.

Dans un rapport d'information de 2021 consacré aux mobilités dans les espaces peu denses, je soulignais que la sortie du modèle de mobilité centré de façon presque exclusive sur la possession et l'utilisation d'une voiture individuelle était possible, mais que de nombreux obstacles subsistaient, au premier rang desquels le manque de moyens financiers.

Depuis la LOM, les communautés de communes peuvent lever le versement mobilité. Toutefois, le produit de cet outil fiscal est très inégal selon le niveau d'activité et d'emploi de chaque territoire. Il est donc important de consolider ces données sur les EPCI en mesure ou non de lever ledit versement et de trouver des solutions pour ceux qui ne le peuvent pas.

L'attribution d'une fraction de TICPE pourrait être une solution pour financer des services de mobilité dans les territoires ruraux, tout en permettant à cette taxe, acquittée par les automobilistes, de répondre à une véritable finalité environnementale.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons étendre le champ du rapport aux mesures que le Gouvernement compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses.

Ce rapport devra aborder en particulier la question du financement des services de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La commission sera favorable à cet amendement – même si votre rapport d'information fait déjà référence, monsieur le sénateur Jacquin ! –, par cohérence avec la demande de rapport que nous avons adoptée lors de l'examen de la loi Climat et résilience et dont nous sommes sans nouvelles... À cet égard, monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner quelques informations quant à une publication prochaine ?

La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Le rapport prévu dans la loi Climat et résilience devrait répondre à vos attentes, monsieur le sénateur. Je puis d'ailleurs vous rassurer sur ce point : ledit rapport est en cours de finalisation et devrait être publié d'ici à quelques semaines.

Fidèle à la jurisprudence du Sénat sur les demandes de rapport – je m'y montre même encore plus fidèle que les sénateurs eux-mêmes ! –, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrais un avis de sagesse.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je suis ravi d'apprendre que le rapport qui a été demandé dans le cadre de la loi Climat et résilience, et que nous attendons depuis plusieurs années, sera publié dans quelques semaines.

Pour autant, je préfère m'en remettre à l'adage « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras », et je maintiens donc mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Il est particulièrement intéressant et utile d'évaluer l'efficacité du versement mobilité dans ces zones peu denses, ainsi que d'étudier la question du financement des services de mobilités.

Il serait également intéressant de dresser le bilan des prises de compétences par les AOM, qui ont parfois été bloquées par certaines régions.

Ces deux rapports, s'il y en a bien deux, sont donc particulièrement importants.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 51 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5 ter, modifié.

(L'article 5 ter est adopté.)

Article 5 quater (Non modifié)

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'État en faveur des projets de services express régionaux métropolitains. – (Adopté.)

Article 5 quinquies A (nouveau)

Afin d'assurer le financement des investissements publics et privés dans les infrastructures de transport et notamment ceux des services express régionaux métropolitains prévus par la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de sa promulgation, un rapport précisant notamment la part de l'État dans le financement des projets d'infrastructures de transport, au moins pour la période 2023-2032, permettant d'assurer sur le long cours la décarbonation de nos mobilités en donnant aux acteurs la visibilité nécessaire pour la mise en œuvre de la planification écologique.

Mme la présidente. L'amendement n° 44, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Ce rapport précise également l'ensemble des mesures que l'État est en capacité d'instaurer afin de permettre aux collectivités, et d'abord aux régions, de disposer des ressources fiscales et financières pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des services express régionaux métropolitains. Un focus particulier est fait sur les évolutions possibles des taux et de l'assiette du versement mobilité ou du versement mobilité additionnel accompagné de simulations par région.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. L'article 5 quinquies A prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'engagement financier direct qu'il compte déployer pour développer les Serm.

Les sommes en jeu pour l'investissement sont considérables, mais nous sommes préoccupés par la pérennité financière des Serm. Aussi souhaitons-nous que le Gouvernement présente sa stratégie de financement du fonctionnement des services express régionaux métropolitains.

Nous aurions aimé davantage de détails – le rapporteur n'y était pas favorable! –, notamment sur le levier fiscal : augmentation des plafonds des taux du versement mobilité, extension de l'assiette de cette contribution, modifications à opérer sur le versement mobilité additionnel, création de contributions spécifiques territorialisées – je pense, par exemple, à une taxe sur les plus-values immobilières – ou application du principe pollueur-payeur, dont les recettes pourraient être fléchées vers les mobilités collectives et décarbonées.

Il s'agit donc de dresser un état des lieux de toutes les sources de financement mobilisables. Celles-ci sont actuellement aux mains de l'État, alors que c'est aux collectivités de disposer des ressources adéquates en pleine autonomie, afin d'assurer le déploiement et le bon fonctionnement des services.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 61, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Amendement n° 44, alinéa 2, deuxième phrase

Supprimer cette phrase.

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 44.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il s'agit d'un sous-amendement de clarification.

Sous réserve de l'adoption de son sous-amendement, la commission est favorable à l'amendement n° 44.

Sachez aussi, mes chers collègues, que nous avons supprimé un certain nombre de demandes de rapport. Je sais en effet combien vous êtes attentifs à la comptabilité des rapports demandés...

Mme Sophie Primas. Et surtout reçus! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Roger Karoutchi. Et lus! (*Mêmes mouvements.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Mme Primas et M. Karoutchi semblant sceptiques sur les demandes de rapport, j'émettrai un avis défavorable sur cet amendement, malgré le sous-amendement de la commission.

Il faudra bien évidemment préciser les plans de financement des Serm. De même, il faudra un engagement de l'État, au-delà des 767 millions d'euros que nous avons évoqués en début de discussion.

Pour autant, je ne voudrais pas que l'on renverse les choses, même si je sais combien le Sénat est vigilant avec les deniers de l'État comme avec ceux des collectivités. Tous les acteurs devront présenter leur plan de financement des Serm, pas seulement l'État. (*M. Hervé Gillé approuve.*) La stratégie de financement doit être globale ; je suis contre son saucissonnage.

Je l'ai dit et répété : je n'ai pas de tabou. C'est une première ouverture intéressante sur les types de ressources à mobiliser. Sachez que, à l'Assemblée nationale, sur l'initiative du président Zulesi, que j'ai beaucoup appuyé, j'ai souhaité que l'on réfléchisse – en quelque sorte en option – à des sociétés de projet, à des ressources affectées et à des contributions budgétaires de l'État... Toutes ces questions sont ouvertes.

Je ne voudrais pas donner le sentiment que la question de telle ou telle ressource, notamment celle du versement mobilité, est limitée au périmètre des Serm ; et inversement, que la question des Serm est limitée à celle du financement apporté par l'État, tel qu'il est voté par le Parlement.

Ce glissement, que je sens dans la lettre et l'esprit de cet amendement, me préoccupe quelque peu. Pour cette raison, mais n'y voyez ni malveillance ni malice, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° 61.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 44, modifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5 quinquies A, modifié.

(L'article 5 quinquies A est adopté.)

Après l'article 5 quinquies A

Mme la présidente. L'amendement n° 10 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 5 quinquies A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses situés dans les aires d'attraction des métropoles en capacité d'instituer un service express régional métropolitain, afin de favoriser le développement de modes de déplacements bas carbone et alternatifs aux mobilités traditionnelles, encore largement dominées dans ces espaces par la voiture individuelle.

Ce rapport étudie notamment la possibilité de financer les services de mobilités dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement aux communautés de communes qui ont institué un versement mobilité et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité, une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Ce rapport comporte également une étude comparative sur les intercommunalités en capacité de lever du versement mobilité et celles qui ne le peuvent pas parce que dépourvues des bases fiscales nécessaires. Il s'agit ainsi de pouvoir mesurer le nombre d'intercommunalités qui seront en capacité ou non de développer des services de mobilités qui seront autant de rabattements vers les services express régionaux métropolitains pour les intercommunalités présentes dans les aires d'attractions des métropoles concernées.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. C'est le rapport de trop ! (Sourires.) Mon avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. La sagesse de M. le rapporteur m'oblige : j'émet également un avis défavorable.

M. Olivier Jacquin. Je retire cet amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 10 rectifié est retiré.

Article 5 quinquies (Non modifié)

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les évolutions qui pourraient être envisagées en matière de tarification des infrastructures ferroviaires pour rendre celle-ci plus incitative au développement de l'offre ainsi qu'au niveau de la répartition des capacités d'infrastructure en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferré national, au regard du développement des services express régionaux métropolitains.

Mme la présidente. L'amendement n° 39, présenté par MM. Jacquin, Uzenat et Gillé, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Ouizille, M. Weber, Kanner et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

Après avoir analysé les pratiques en vigueur dans d'autres pays, ce rapport établit plusieurs scénarios prenant en compte les effets de volume attendus des hypothèses de baisse de la tarification ainsi que les compensations nécessaires en termes de subventions publiques, afin d'assurer une croissance des ressources affectées au système ferroviaire indispensable à la transition écologique.

Ces scénarios tiennent compte non seulement des incidences sur les recettes de péages mais aussi de l'impact sur la part de dividende versée par la société publique SNCF au fonds de concours affecté aux investissements sur le réseau.

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Il s'agit de demander non pas un nouveau rapport, mais des précisions.

Depuis le début de nos débats, nous avons discuté à plusieurs reprises de l'adaptation du tarif des péages, des ressources nécessaires aux gestionnaires d'infrastructures et des contributions de l'État. On le voit bien, ces questions sont étroitement liées.

Comme vous l'avez souligné voilà quelques instants, monsieur le ministre, au travers de l'exemple italien, une baisse des péages peut avoir un effet positif sur la fréquentation, mais la subvention qui est alors supportée par l'État devient très importante – en l'espèce, de l'ordre de 60 % du coût de fonctionnement.

Toutes les données doivent donc être prises en compte, non seulement celles qui concernent la tarification des péages, mais aussi celles qui concernent la hausse de la fréquentation et son incidence, par exemple, sur le résultat de SNCF Voyageurs.

Ces informations sont essentielles pour disposer de l'évaluation la plus fine des meilleures ressources disponibles pour le financement de projets que nous appelons tous de nos vœux.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La demande de rapport prévue à cet article est très opportune.

Pour autant, n'allons pas en préciser le contenu jusque dans ses menus détails : une étude des pratiques en vigueur dans les autres pays et une modélisation des effets financiers d'une éventuelle baisse des tarifs et de ses effets sur la circulation me semblent déjà pouvoir être induites de la rédaction initiale.

Laissons au Gouvernement – pour une fois ! (Sourires.) – une certaine marge de manœuvre.

J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je vous remercie de cette marque de confiance, monsieur le rapporteur. (Sourires.)

Dans la lettre de mission à l'inspection générale des finances et à l'inspection générale du développement durable que j'ai évoquée, et que je puis transmettre aux parlementaires, j'ai explicitement demandé à ces administrations un parangonnage européen et international.

Néanmoins, je ne voudrais pas laisser croire que l'exemple italien est un idéal type : après avoir longtemps sous-investi dans son réseau ferroviaire, l'Italie a réinvesti à la faveur de deux plans de relance. Notre réseau, qui connaît bien des difficultés, n'a pas beaucoup à envier au réseau italien.

Certes, le système de réforme des péages est allé de pair avec l'ouverture à la concurrence, ce qui a permis de multiplier les offres. Il faut le dire : l'Italie a été beaucoup plus précoce dans l'ouverture de ses lignes nationales et de ses lignes à grande vitesse.

Tout sera examiné. J'ai même mentionné explicitement nos voisins allemands et italiens, pour ne prendre que ces deux exemples, dans la lettre de mission que j'ai cosignée avec Bruno Le Maire.

Pour ces raisons, je suis défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Je n'ai peut-être pas été clair : je ne considère pas que l'exemple italien soit un idéal, compte tenu de l'importance de la subvention publique.

Nous pouvons soutenir les dépenses publiques, quand elles sont nécessaires. Cet amendement ne vise qu'à souligner combien il est important de tenir compte de l'ensemble des variables ; vous vous y êtes engagé, raison pour laquelle je vais retirer cet amendement.

Sachez que nous serons attentifs aux déclinaisons concrètes des engagements pris.

Je retire donc cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 39 est retiré.

Je mets aux voix l'article 5 *quinquies*.

(L'article 5 *quinquies* est adopté.)

Article 5 *sexies* **(Supprimé)**

Article 6 **(Suppression maintenue)**

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Nos débats sur ce texte ont été constructifs, en dépit d'un support inadapté : nous aurions préféré un projet de loi accompagné d'une étude d'impact et d'un vrai volet sur le financement. Ce dernier fait défaut, monsieur le ministre, en ce que vous ne proposez que des financements d'amorçage.

La stratégie du groupe socialiste a consisté à soutenir ce texte encourageant. Nous avons voulu faire mieux en couvrant plus de territoires ; vous nous avez trouvés trop ambitieux à cet égard, ce qui marque notre différence.

Nous voterons avec plaisir ce texte, auquel nous avons apporté un certain nombre de modifications et qui permettra de développer l'offre de transport public dans les territoires les plus denses, ce qui est plutôt satisfaisant.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Claude Varailles, pour explication de vote.

Mme Marie-Claude Varailles. La feuille de route de l'État pour atteindre la neutralité carbone en 2050 s'appuie sur une augmentation du trafic ferroviaire de 27 % d'ici à 2030 et de 79 % d'ici à 2050.

Nous sommes tous convaincus que les investissements doivent être à la hauteur pour atteindre ces objectifs. Après des efforts particulièrement importants dans la grande vitesse, il est temps d'investir dans l'entretien des réseaux et dans les trains du quotidien, notamment dans le cadre des Serm – je pense notamment aux fameux contrats de performance, que certains sénateurs avaient renommés « contrats de contre-performance »...

Nous sommes d'accord sur la nécessité de désenclaver les territoires urbains et périurbains.

Toutefois, ce projet repose essentiellement sur les collectivités territoriales. Or les réseaux de transport ferroviaire ne pourront être améliorés en comptant seulement sur l'effort des collectivités, sur l'endettement et sur les taxes locales affectées : toutes les régions n'ont pas la base fiscale de l'Île-de-France !

Nous craignons une fois de plus que les moyens financiers ne restent concentrés sur les métropoles, au détriment des petites lignes de TER de notre ruralité.

Les financements des métropoles devraient « ruisseler » vers les territoires ruraux et périurbains ; espérons qu'il en ira bien ainsi, car cela participerait de la décarbonation de nos transports...

Enfin, je tiens à remercier la commission d'avoir su répondre à certaines de nos attentes, notamment en ce qui concerne la conférence nationale de financement. Le travail qui a été mené nous permet de voter ce texte.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Mandelli, pour explication de vote.

M. Didier Mandelli. Je voudrais souligner que le travail de notre excellent rapporteur Philippe Tabarot a permis de prendre en compte un certain nombre d'approches complémentaires et d'améliorer ce texte.

Le groupe Les Républicains votera cette proposition de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Ce texte est positif : il crée une boîte à outils utile pour faciliter le développement des Serm, pour leur donner de la cohérence et pour amplifier ces projets essentiels.

Nous constatons le caractère transpartisan et quasi unanime de cette ambition. Cela montre que, ensemble, nous pouvons peser pour marquer des points sur les péages ferroviaires, sur le versement mobilité et sur la mise à contribution des autoroutes et de l'aérien, notamment dans le cadre de la nécessaire loi de programmation des investissements pour les transports, que nous attendons et qui donnera corps aux scénarios de transition écologique du Conseil d'orientation des infrastructures.

Pour reprendre vos propres termes, monsieur le ministre, nous n'avons pas trouvé l'alpha et l'oméga, mais nous posons aujourd'hui une utile première brique. Les parlementaires s'impliqueront pour avancer!

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?
...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.

(La proposition de loi est adoptée.)

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

M. Jean-François Longeot, président de la commission de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Tout d'abord, je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à Philippe Tabarot, notre rapporteur, pour son implication dans la mise en place des Serm. *(Applaudissements.)*

Je remercie également l'ensemble des membres de la commission, qui ont beaucoup travaillé et formulé un certain nombre de propositions, lesquelles ont permis d'améliorer le texte. Comme vous avez pu le constater, mes chers collègues, M. le rapporteur a émis un avis favorable sur un grand nombre d'amendements.

Ce sujet porte plusieurs ambitions. Je pense au consensus qu'il permet de créer, mais aussi au cadre qu'il met en place pour que nous puissions avancer dans de bonnes conditions. Je me réjouis notamment que ce dossier consensuel permette l'intervention de la Société du Grand Paris, SGP, en bonne entente avec SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré.

De même, je me réjouis de l'adoption de l'article 3 *quater*, qui permettra de mettre en lumière les véritables besoins en termes d'investissement et de fonctionnement. Pour terminer, je tiens à adresser mes vifs et sincères remerciements aux services de la commission, qui ont beaucoup travaillé dans des délais très courts. *(Applaudissements.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je veux simplement adresser mes remerciements à M. le rapporteur, mais aussi à l'ensemble des sénatrices et sénateurs qui se sont impliqués en commission ou en séance dans la discussion de cette proposition de loi, ainsi qu'aux services du Sénat. Leur travail a été extrêmement positif et constructif.

Ce texte va maintenant faire l'objet de la navette. Il a été fortement enrichi, dans des délais extrêmement courts, par les apports du Sénat. Sont présents ce soir dans cet hémicycle de nombreux experts, qui sont engagés sur la question des transports, par-delà les sensibilités politiques.

Malgré les réserves, les exigences et les points de vigilance pour la suite de la discussion et, surtout, la mise en œuvre de ces projets d'investissement et d'exploitation de transports publics, il existe une volonté partagée de renforcer nos transports publics, pour qu'ils soient accessibles à tous nos concitoyens.

En effet, les services express régionaux métropolitains sont destinés non pas à quelques personnes vivant en centre-ville, mais à nos nombreux concitoyens qui n'ont pas encore accès aux transports publics, parce qu'ils vivent à 30, 50 ou 80 kilomètres de nos centres-villes. Dans le cadre d'une stratégie de décarbonation ouverte à tous, ils constituent la cible prioritaire de nos politiques publiques.

Il s'agit aussi d'un texte innovant. Certes, il aurait pu prendre la forme d'un projet de loi. Pour ma part, je me félicite que ce soit une initiative parlementaire, qui repose aussi – personne ne le cache – sur une ambition portée par le Président de la République et le Gouvernement. Cela a permis des travaux approfondis, innovants et positifs.

Sur le fond, il n'était guère intuitif de vouloir faire travailler ensemble SNCF Réseau et la Société du Grand Paris, après avoir créé, voilà quelques années, un nouvel établissement public, sous l'impulsion d'un autre gouvernement et d'une autre majorité.

Nous ne faisons pas fi des compétences de la Société du Grand Paris, nous capitalisons sur l'expérience accumulée, en proposant un modèle adaptable à d'autres métropoles que la métropole francilienne, que l'on a parfois tendance à privilégier dans nos politiques publiques et nos systèmes de transport. Ainsi, selon moi, sur le fond comme sur la forme, la méthode de travail a été exemplaire.

Ce texte est un point de départ, et il faut désormais le finaliser avec l'Assemblée nationale. Il constitue néanmoins un signal très positif en faveur de la décarbonation et du transport du quotidien, grâce à une volonté partagée à la quasi-unanimité par le Sénat, comme par l'Assemblée nationale, où personne n'a voté contre, puisque seules des abstentions ont été recensées, je le rappelle, ce qui relève presque du miracle dans le climat que l'on connaît.

Ainsi, dans les deux assemblées et entre les deux assemblées, on observe une volonté d'avancer. Je l'ai bien compris, il ne s'agit pas de signer un blanc-seing au Gouvernement! J'espère que cette proposition de loi aboutira rapidement, pour permettre à l'État et aux collectivités de mettre en place ces solutions de transport qui sont attendues partout sur le territoire. Nous aurons très certainement l'occasion d'en reparler dès le débat budgétaire.

Je le répète, je vous remercie de votre confiance, de votre bienveillance – le mot a été prononcé au cours de nos débats –, ainsi que de votre exigence. *(Applaudissements.)*

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux; nous les reprendrons à vingt et une heures trente-cinq.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures cinq, est reprise à vingt et une heures trente-cinq, sous la présidence de M. Mathieu Darnaud.)

PRÉSIDENCE DE M. MATHIEU DARNAUD vice-président

M. le président. La séance est reprise.

4

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour le plein emploi est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

5

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN DE LA RATP

ADOPTION EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE
D'UNE PROPOSITION DE LOI
DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION MODIFIÉ

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, présentée par M. Vincent Capo-Canellas et plusieurs de ses collègues (proposition n° 943 [2022-2023], texte de la commission n° 47, rapport n° 46).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Vincent Capo-Canellas, auteur de la proposition de loi.

M. Vincent Capo-Canellas, auteur de la proposition de loi. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, ce texte est en très large partie le fruit du dialogue social mené par MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset sur un sujet particulièrement sensible, à savoir l'ouverture à la concurrence des bus de la RATP à Paris et en première couronne.

Il s'agit d'un sujet difficile, qu'il nous faut aborder ici avec responsabilité. Même s'il apporte des précisions et des éléments complémentaires au droit existant, ce texte n'institue pas l'obligation de mise en concurrence. Il en corrige les modalités. Pour ce faire, il concilie la prise en compte des difficultés sociales et opérationnelles qui sont identifiées.

L'obligation de mise en concurrence existe dans les textes européens depuis plus de quinze ans. Elle existe également dans notre droit : la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 en a très clairement détaillé les modalités et le calendrier.

Le Sénat a beaucoup travaillé sur la loi LOM, qui a introduit des éléments particulièrement opportuns, tels que le « sac à dos social ». À l'époque, dans un texte vaste, il était difficile d'aller plus loin.

La loi LOM a également fixé un calendrier jusqu'à la fin de l'année 2024 pour l'ensemble de Paris et de la petite couronne. La présidente d'Île-de-France Mobilités, auditionnée par la commission, a rappelé que cela correspondait à treize fois la ville de Rennes.

Le rapport de notre excellent collègue Franck Dhersin nous l'indique, il s'agit de changer le quotidien de 19 000 salariés, de transférer 4 800 bus et 1 300 points d'arrêt. C'est important non seulement pour les salariés, mais aussi pour les voyageurs, qui attendent le maintien de la qualité du service rendu.

L'ampleur du sujet, mais aussi le fait que des transferts de patrimoine vers Île-de-France Mobilités soient engagés, justifie qu'il soit nécessaire d'apporter des précisions. Ce texte s'inscrit dans les principes édictés par la LOM, tout en les affinant.

Nous nous sommes interrogés pour savoir si un certain nombre de dispositions pouvaient relever du seul domaine réglementaire. La question a été juridiquement tranchée : il faut intervenir dans le cadre législatif comme dans le domaine réglementaire. Ainsi – c'est une bonne chose à mes yeux –, la représentation nationale peut s'exprimer et se saisir de ce sujet au moment où il s'apprête à se concrétiser.

Par ailleurs, graver dans la loi un certain nombre de dispositions nouvelles permettra de donner un cadre clair et stable, qui apportera des garanties à tous les acteurs, en particulier les salariés.

Une part importante, que l'on peut juger insuffisante, de ces dispositions va dans le sens des salariés. Je pense à la prise en compte de la notion de centre-bus, sur laquelle M. le rapporteur reviendra sans doute, à la place de celle de lignes. Une telle évolution offrira aux salariés une forme de stabilité par rapport à ce qu'aurait été l'application stricte de LOM.

Je pense également à la situation des salariés qui verront, demain, leur mission assurée directement par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité concédante. Il s'agit notamment de fonctions de supervision du réseau. Ces salariés seront donc transférés, et il convenait de déterminer les conditions de cette opération.

Je pense encore aux dispositions relatives au volontariat, que M. le rapporteur évoquera sans doute.

Ces dispositions vont dans le sens de l'opérationnalité. Il faut bien sûr assurer la continuité du service public. C'est notre mission première. Pour ce faire, il convient de « détendre » le calendrier. En effet, la mise en œuvre simultanée de tous les lots serait extrêmement complexe et susciterait un trouble chez chacun des acteurs.

Les précisions introduites vont aussi dans le sens d'une plus grande sécurité, pour les salariés et pour la RATP, opérateur sortant et candidat, bien sûr, mais aussi pour les nouveaux entrants.

Je l'ai dit, l'échelon législatif était une nécessité, qui permettra de donner un cadre amélioré et plus clair. La commission, dont je salue la qualité du travail, a sécurisé, au-delà du texte initial, différents aspects. Je pense à la période de référence pour le calcul du nombre de salariés dans chacun des lots, des centres et des lignes. Je pense aussi au délai retenu pour l'information des salariés, qui passe de quatre mois à six mois. C'est un apport social qu'il faut saluer.

Nous aurons l'occasion d'aborder ces différents points, qui feront peut-être l'objet de discussions avec le Gouvernement. Toutefois, j'ai la conviction, monsieur le ministre, que nous sommes sur le point de trouver, sur ces deux sujets, une formulation commune à la majorité sénatoriale et au Gouvernement.

Je salue le travail de la commission et de M. le rapporteur. Je sais, monsieur le ministre, votre attention et votre écoute sur les questions de transports, de desserte des territoires, de prise en compte des attentes des salariés comme des voyageurs, mais aussi de développement d'une mobilité permettant le transfert modal.

Notre volonté commune, me semble-t-il, est de réussir cette étape, pour les voyageurs et avec les salariés, en veillant à ce que la mobilité collective ait toute sa place.

Au cœur de cette mobilité collective, la place du bus mérite d'être clairement réaffirmée. Ce mode de transport a une place à part : il remplit une fonction sociale de desserte de proximité, en banlieue, en zone rurale, mais aussi dans Paris. Par son accessibilité et son rôle d'irrigation des centres-villes, le bus possède une place singulière, qui est complémentaire, en tout cas en Île-de-France, de celle du métro et du RER.

À cet égard, le rôle des conducteurs, des machinistes comme on dit à la RATP, comme celui des spécialistes de la maintenance, est essentiel. Il faut saluer la chaîne qui fait vivre ce réseau. Le travail que nous menons, je le crois sincèrement, est une œuvre de précision. M. le rapporteur a même évoqué en commission un « travail d'orfèvre ».

Nous œuvrons avec humilité, dans le cadre des obligations issues de la LOM, en essayant de trouver les meilleurs compromis possible, en tout cas en affinant les choses autant que faire se peut. Nous avons écouté les recommandations du rapport de MM. Bailly et Grosset, discuté avec chaque opérateur et auditionné la présidente de la région, qui a affirmé sa volonté d'ajouter, dans le cadre des appels d'offres, des clauses sociales, afin de sécuriser l'opération.

Il s'agit d'un équilibre subtil, que l'on peut bien sûr critiquer. Toutefois, il est nécessaire en matière de délais et de garanties. Nous sommes loin des discussions de principe ou de doctrine, et nous nous efforçons d'être proches des réalités.

Je souhaite que nous apportions ensemble des réponses utiles et que la navette avec l'Assemblée nationale permette de retenir des délais raisonnables. En effet, nous le savons, dans ce processus, le temps est un élément majeur. (*Applaudissements au banc des commissions. – M. Philippe Tabarot applaudit également.*)

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

M. Franck Dhersin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis ce soir dans cet hémicycle pour l'examen de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

Comme vient de l'indiquer son auteur à l'instant, il ne s'agit pas d'un texte idéologique entérinant le principe de l'ouverture à la concurrence. Ce débat a déjà eu lieu, ici même, au sein de la Haute Assemblée, à l'occasion de l'examen de la LOM, la loi d'orientation des mobilités, en 2019, et, auparavant, en 2009.

Le législateur n'a fait que traduire les obligations qui découlaient du droit de l'Union européenne, fidèle en cela au respect des engagements européens de la France et à la hiérarchie des normes.

Le règlement européen, dit OSP, de 2007 a en effet tracé la trajectoire à suivre par les États membres en matière d'exploitation des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, avec un choix laissé aux autorités nationales : soit un opérateur interne émanant de l'autorité organisatrice des mobilités, soit l'attribution de contrats de service public après mise en concurrence.

La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, dite ORTF, de 2009 a tiré les conséquences de cet acte juridique européen, en fixant des échéances à quinze ans, vingt ans et trente ans : une ouverture effective à la concurren-

ce le 31 décembre 2024 pour le transport routier, le 31 décembre 2029 pour le tramway et le 31 décembre 2039 pour le transport guidé, c'est-à-dire le métro et le RER.

Le processus de cette ouverture à la concurrence a été déterminé par la LOM en 2019, notamment en ce qui concerne les modalités pratiques de transfert des salariés aux nouveaux employeurs, tout en garantissant la portabilité de certains éléments du statut RATP et des acquis sociaux de haut niveau, avec le fameux « sac à dos social ».

Le cadre normatif de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien découle de ces deux lois.

J'ai souhaité insister sur la genèse de l'ouverture à la concurrence et les jalons législatifs qui ont précédé le texte nous occupant ce soir, pour une raison assez simple : aujourd'hui, nous ne débattons pas du principe de l'ouverture à la concurrence. Ce débat est tranché, et le rouvrir serait malhonnête et irresponsable. Ce processus est en effet déjà engagé, tous les acteurs s'y préparent : Île-de-France Mobilités, la RATP, mais également les entreprises de transport susceptibles de candidater pour l'attribution des 13 lots.

Faire comme si nous pouvions remettre en cause la trajectoire que nous nous sommes collectivement fixée nous exposerait non seulement à un recours en manquement auprès de la Cour de justice de l'Union européenne, mais aussi à des protestations légitimes de la part des entreprises qui préparent leurs offres et qui ont engagé pour ce faire d'importantes ressources.

Il s'agit donc d'un processus engagé depuis une quinzaine d'années, sur une temporalité longue, afin de laisser le temps aux acteurs de s'y préparer dans les meilleures conditions possible.

Valérie Pécresse l'a affirmé en réunion plénière de la commission, et Jean Castex me l'a confirmé dans le cadre des auditions que j'ai conduites : l'autorité organisatrice des mobilités et le monopole historique ne contestent ni les échéances ni le bien-fondé de l'ouverture à la concurrence. Donner à croire aux syndicats et aux salariés qu'un moratoire est souhaitable, et même possible, n'est pas une position responsable.

Ce texte est animé par une intention aussi simple que louable : faire en sorte que le processus d'ouverture à la concurrence soit équitable, socialement juste et améliore la qualité du service, dans l'intérêt des usagers du quotidien, en veillant à la continuité du service public, mais aussi des salariés, afin que l'ouverture à la concurrence profite à tous et ne crée pas de perdants.

J'ai tout lieu de croire que le texte permet d'atteindre cet objectif. En effet, les acteurs que j'ai entendus estiment que nous avons trouvé un point d'équilibre à même de fluidifier le processus et de rassurer les salariés, avec un aménagement du calendrier raisonnable et respectueux du cadre réglementaire européen.

J'ai notamment entendu MM. Bailly et Grosset, chargés par Île-de-France Mobilités d'une mission de préfiguration sociale pour faciliter l'ouverture effective à la concurrence. Ils retrouveront dans ce texte l'ensemble de leurs recommandations et les solutions qu'ils ont préconisées pour faciliter le transfert des salariés, dans le respect de l'équité concurrentielle et en assurant la meilleure qualité de service possible dans un cadre social exigeant.

Les syndicats que j'ai entendus, s'ils sont effectivement opposés à l'ouverture à la concurrence et me l'ont fait savoir au cours d'un échange franc et courtois, ont reconnu que ce texte élargissait le socle des bénéficiaires du « sac à dos social ». Le désaccord avec les syndicats est donc principal. Il ne porte pas sur les modalités du texte que nous examinerons ce soir, car les évolutions proposées sont en réalité socialement mieux-disantes par rapport au droit actuel.

Le texte tend à combler les angles morts de la LOM et à allonger les délais d'information pour permettre aux salariés de mieux se préparer à un changement professionnel, dont je conçois qu'il suscite des inquiétudes. Il surmonte le problème de l'impossible transfert de 19 000 salariés, 308 lignes de bus et 4 500 bus en une seule nuit !

Nous examinons un texte de progrès qui permet à un plus grand nombre de salariés de bénéficier de garanties sociales de haut niveau issues du statut RATP, qui évite la pagaille le 1^{er} janvier 2025 et permet d'assurer une meilleure équité concurrentielle : voilà trois bonnes raisons de le défendre devant vous.

Néanmoins, ce ne sont pas les seuls motifs d'intérêt du texte. Celui-ci contribue également à limiter les cas de mobilités géographiques imposées aux salariés, du fait de la réorganisation menée par Île-de-France Mobilités, avec le rattachement des lignes aux centres-bus, pour garantir une meilleure cohérence des lots mis en concurrence.

Ce texte opère ainsi une transformation importante des modalités du transfert : il ne s'effectue plus ligne par ligne, mais par centre-bus. Sans cette disposition, plus de 3 000 salariés auraient risqué de changer de lieu de prise de poste et, ainsi, de subir un allongement significatif de leurs trajets domicile-travail.

Pour limiter les phénomènes de sureffectif ou de sous-effectif qui pourraient découler de ce changement d'unité de transfert, ce texte met en œuvre une procédure de volontariat, confiée à Île-de-France Mobilités.

Il prévoit des dispositions spécifiques pour les conducteurs de bus de nuit, sans lesquelles ces conducteurs attachés aux horaires nocturnes et atypiques seraient reversés sur des lignes de jour.

Il permet également que les salariés des entités mutualisées ou filialisées ne soient pas moins bien lotis que les salariés transférés de la RATP aux nouveaux employeurs.

Ce texte se caractérise par un soin constant apporté aux garanties sociales et à la situation de chaque salarié. Il veille également à ce que le dialogue social puisse se poursuivre sans discontinuité à une période charnière pour l'ensemble du personnel de la RATP, l'article 6 visant à proroger le mandat des représentants du personnel de l'établissement public industriel et commercial RATP jusqu'à l'affectation du dernier lot par Île-de-France Mobilités.

Une autre disposition phare du texte, de nature à éviter un « big-bang organisationnel », est celle qui laisse à Île-de-France Mobilités la latitude d'échelonner le calendrier d'ouverture effective à la concurrence pendant une durée maximale de deux ans par rapport à la date initialement fixée par le législateur, c'est-à-dire entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026.

Cet aménagement, prévu à l'article 4, contribuera à fluidifier le processus d'attribution des lots, avec un séquençage qui évite une désorganisation des services de transport public, laisse le temps aux candidats de préparer des offres mieux calibrées et dessert pour Île-de-France Mobilités la contrainte d'avoir à superviser, en une seule nuit, un imposable transfert.

Ce nécessaire aménagement de calendrier s'explique aussi par la perspective désormais proche – l'été 2024 –, des jeux Olympiques et Paralympiques, qui solliciteront de manière inédite les pleines capacités de transport public de la capitale.

Le texte prévoit également le report, pour une période transitoire de quinze mois, de l'entrée en vigueur du cadre social territorialisé, le CST. Celui-ci prévoit notamment une ampleur journalière de travail maximale de onze heures, alors que cette amplitude est de treize heures à la RATP, en vertu d'un accord collectif d'entreprise.

L'entrée en vigueur du CST lors du changement d'employeur entraînerait un besoin immédiat d'environ 500 à 700 conducteurs supplémentaires, pour compenser la baisse de l'amplitude horaire maximale journalière de deux heures. Ce n'est évidemment pas souhaitable, en raison de la distorsion concurrentielle induite par une telle mesure.

Pour lever cette difficulté, je présenterai, au nom de la commission, un amendement tendant à ouvrir la possibilité de maintenir cette amplitude maximale à treize heures au sein des entreprises attributaires, dès lors qu'un accord d'entreprise le prévoit, c'est-à-dire au terme d'un dialogue social avec les salariés et les syndicats, pour écarter le risque d'une décision unilatérale non voulue par les salariés.

Parmi les autres dispositions significatives de la proposition de loi, je signalerai celle qui précise la mission de règlement des différends confiée à l'Autorité de régulation des transports, l'ART, en cas de litige entre Île-de-France Mobilités et la RATP sur le nombre de salariés à transférer par centre-bus ou encore les modalités concernant les biens de retour et les biens de reprise.

Ce texte prévoit enfin une meilleure représentation des entreprises au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, qui me semble justifiée par le rôle contributif déterminant des employeurs : ces acteurs assurent en effet près de la moitié du financement des transports publics en Île-de-France, au travers du versement mobilité et du remboursement des frais de transport aux salariés.

En définitive, il s'agit d'un texte nécessaire pour accompagner l'immense défi technique, opérationnel et social de l'ouverture à la concurrence de l'un des réseaux les plus denses d'Europe, tout en répondant aux attentes des salariés et en élargissant le socle des bénéficiaires du « sac à dos social ».

La commission s'est attachée à sécuriser juridiquement le texte, en respectant l'esprit qui a animé son auteur, notre collègue Vincent Capo-Canellas, afin de garantir la qualité et la fluidité du processus d'ouverture à la concurrence.

Elle a permis d'améliorer l'équité concurrentielle du processus, en s'assurant que les candidats soient à même de présenter leur offre avec le meilleur niveau d'information possible et le temps nécessaire pour soumissionner, dans l'intérêt des voyageurs et de la qualité du service public.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Franck Dhersin, rapporteur. En définitive, ce texte me paraît opérer la délicate synthèse entre garanties sociales, équité concurrentielle et respect du droit européen, en promouvant une ouverture à la concurrence équitable, juste et bénéfique à tous.

M. Pascal Savoldelli. On croirait entendre l'auteur du texte...

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis particulièrement heureux de vous retrouver ce soir, après l'examen d'un autre texte consacré aux transports, pour débattre d'une proposition de loi portant sur les transports publics en Île-de-France.

Bien que ce texte ne s'intéresse qu'à une seule région, il concerne notre pays tout entier, tant le nombre des usagers de ce réseau, nationaux ou internationaux, est important.

C'est la raison pour laquelle, à nos yeux, le processus d'ouverture à la concurrence doit être réussi, pour tous. C'est un texte essentiel pour les agents publics et les usagers.

Je veux partager avec vous quelques éléments très simples, puisque beaucoup a déjà été dit.

Tout d'abord, je veux rappeler, parce que c'est nécessaire et salutaire, quelques éléments de calendrier, comme l'ont fait l'auteur et le rapporteur de cette proposition de loi. Le processus d'ouverture à la concurrence de la RATP, en particulier pour ce qui concerne les bus, est engagé depuis la loi du 8 décembre 2009. Celle-ci n'a été remise en cause de près ou de loin par aucune des majorités qui se sont succédé depuis lors.

Je le rappelle aussi, l'accord trouvé avec la Commission européenne remonte à 2013, puisque, comme l'a dit M. le rapporteur, le processus d'ouverture à la concurrence s'inscrit dans un cadre européen, voté par la France sous différentes majorités là encore.

Ensuite, lors du débat sur la loi d'orientation des mobilités, en 2018 et 2019, les dernières modalités ont été définies.

Je partage avec vous une conviction : le processus d'ouverture à la concurrence n'est pas un processus de privatisation. Il s'inscrit dans le service public. On peut être pour ou contre, mais encore aurait-il fallu le dire précédemment ! Il était temps en 2009, en 2012, en 2013, en 2017 et en 2022.

J'en ai la conviction profonde, il nous faut réussir ce processus, pour les agents et les usagers. L'ouverture à la concurrence est un outil et non pas une fin en soi. Depuis mon arrivée au ministère des transports, j'ai partagé la conviction selon laquelle il est nécessaire de revoir certaines modalités de ce processus d'ouverture à la concurrence, notamment son calendrier.

Tel est l'objet central de cette proposition de loi. Je l'ai toujours dit, y compris dans cet hémicycle, un calendrier qui aurait prévu une sorte de grande bascule au 1^{er} janvier 2025 était irréaliste et non souhaitable, pour les agents comme pour les usagers.

Depuis quinze mois, en tant que ministre des transports, je l'ai toujours dit, nous devons renforcer les garanties sociales, pour les agents et les usagers, car c'est la qualité du service public qui est en jeu. Tel est d'ailleurs l'objet du texte que nous examinons.

Fondamentalement, la place des personnels est essentielle dans la proposition de loi de M. Vincent Capo-Canellas.

S'appuyant sur le précédent dispositif introduit par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 pour accompagner l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, des travaux ont été engagés, afin d'en adapter les modalités et d'organiser le transfert des personnels concernés par un changement d'exploitant.

Ces dispositions, qui ont fait l'objet d'un travail largement consensuel, mené par les parties prenantes en lien étroit les unes avec les autres, ont été arrêtées dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), puis précisées par décret en décembre 2021.

La LOM a posé quelques grands principes protecteurs pour les salariés concernés, notamment le transfert du contrat de travail au repreneur ; l'obligation d'informer et d'accompagner ; le principe du maintien intégral des conventions collectives ; le principe du maintien de salaire ; le bénéfice de la garantie d'emploi et du régime spécial de retraite pour les salariés statutaires. Nous y sommes très attachés, et ce texte confirme tout cela, évidemment.

Parallèlement à ces travaux législatifs et réglementaires, Île-de-France Mobilités a plus récemment arrêté un schéma de répartition des lignes, résultant de l'allotissement des activités transférées.

C'est ce schéma qui modifie la répartition des lignes de bus entre les centres-bus et qui, en même temps, appelle à définir au niveau de la loi de nouvelles règles de sécurisation des conditions de transfert des salariés. Un tel travail n'avait pas été anticipé, les principes que j'ai évoqués ayant été pensés, à l'époque, à schéma d'organisation des lignes inchangé.

Pour trouver la réponse qui soit la meilleure et la plus protectrice possible à ces enjeux importants et en effet complexes, une mission a été confiée à deux grands noms du dialogue social, très largement reconnus comme tels, par-delà les diverses sensibilités, MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset, que je tiens à saluer chaleureusement.

Leurs travaux d'une grande qualité trouvent leur traduction dans ce texte dont M. Capo-Canellas a bien voulu assurer la rédaction à l'issue d'une large consultation qu'il a lui-même orchestrée ces derniers mois.

À titre principal, je le disais en évoquant le renforcement des garanties, il s'agit d'éviter les mobilités géographiques contraignantes tout en veillant à assurer le transfert d'effectifs suffisants à chaque délégataire.

Plus précisément, il s'agit de garantir aux agents affectés à un centre-bus l'absence de mobilité géographique contrainte – c'est essentiel – et de différencier davantage les conditions de désignation en fonction des catégories d'emploi, ainsi que du lieu d'exercice des missions.

En outre, l'examen désormais plus poussé, parce qu'elles sont mieux connues, des situations de transfert par catégorie d'emploi a révélé que certaines situations ne permettraient pas d'assurer le complet maintien des garanties sociales. Il faut y pourvoir, ce qui serait chose faite si cette proposition de loi était adoptée.

Il faut également prévoir par la loi de différer la date d'entrée en vigueur du décret relatif au contrat social territorialisé jusqu'à la date de reprise effective de l'exploitation par le nouveau délégataire, ce qui n'était pas explicitement prévu ; un tel report doit être assumé et revendiqué.

Surtout, il est très important de décaler ou d'étaler – chacun retiendra le mot qui lui convient – la mise en œuvre du calendrier initial, qui prévoit, en l'état actuel de la législation, une ouverture effective et totale à la concurrence au 1^{er} janvier 2025.

Pour le dire très clairement, nous sommes favorables non seulement au renforcement des garanties sociales que j'ai brièvement énumérées – l'auteur et le rapporteur de la proposition de loi les ont rappelées avec davantage de précision –, mais aussi, et surtout, au délai de deux ans, jusqu'à la fin de l'année 2026, qui est proposé dans le texte.

Je rappelle d'ailleurs qu'une proposition de loi à l'objet identique avait été déposée à l'Assemblée nationale par le député communiste Stéphane Peu, et que lui-même, en commission, avait voté le report de deux ans.

M. Fabien Gay. Minimum!

M. Clément Beaune, *ministre délégué.* Je vous renvoie, mesdames, messieurs les sénateurs, aux travaux excellemment documentés de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale : chacun peut se référer au compte rendu des débats et des votes.

Ce report est nécessaire. Il se fera dans le respect du droit européen, en parfaite coordination avec Île-de-France Mobilités – cela a été rappelé. Il permettra que cette ouverture à la concurrence s'applique dans les meilleures conditions du point de vue de la qualité du service rendu, pour les salariés comme pour les usagers.

Vous l'aurez compris, le Gouvernement soutient la proposition de loi de M. Capo-Canellas. Nous défendrons cependant quelques amendements visant principalement à revenir sur une partie des dispositions modifiées en commission ou à les ajuster.

Il me paraît en particulier très important que la période de référence pour la détermination du nombre de salariés transférés et des délais accordés aux salariés pour faire connaître leur décision demeure celle qui figurait dans le texte initial.

Sur le fond, ce texte est utile et nécessaire, je le crois profondément. Pour ce qui est de la méthode, il est exemplaire, car il a fait l'objet d'un travail commun de la part des services de l'État, des grands opérateurs et d'Île-de-France Mobilités.

Il doit son contenu et son inspiration à une mission confiée, je l'ai dit, à de grands professionnels, respectés, du dialogue social, qui ont consulté toutes les parties, y compris les organisations représentatives des salariés, dans un large esprit de consensus. Tout ce travail a abouti à des idées rendues publiques dans le rapport de MM. Bailly et Grosset, qui sont elles-mêmes à l'origine, cher Vincent Capo-Canellas, de l'idée d'un texte législatif rapidement discuté.

L'objectif ici est simple : réussir un processus qui doit garantir un meilleur service public, en conservant sous l'autorité d'une autorité organisatrice, et d'elle seule, l'organisation des transports franciliens. C'est en cela que je conteste formellement le terme de « privatisation »,...

M. Pascal Savoldelli. Eh oui, c'est trop vulgaire ! (*Sourires sur les travées des groupes CRCE-K et SER.*)

M. Clément Beaune, *ministre délégué.* ... car un service public est organisé par la puissance publique ! Quand la puissance publique définit l'intégralité des règles, il est difficile de parler d'un service privé.

Ce qui a fait l'objet de nombreux débats dans les différentes assemblées concernées, en revanche, ce sont les règles d'attribution, le nombre d'opérateurs et l'organisation de ces transports sous l'autorité d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des mobilités.

Les mesures prévues sont aujourd'hui ajustées dans le sens d'un renforcement des garanties sociales et d'un meilleur étalement du calendrier d'ouverture, toujours au nom de la réussite de ce processus : tel est l'objet de cette proposition de loi, et telle est la raison pour laquelle le Gouvernement la soutient. (*M. Vincent Capo-Canellas et Mme Isabelle Florennes applaudissent.*)

M. le président. Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable.

Question préalable

M. le président. Je suis saisi, par MM. Jacquin et Uzenat, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinez, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber, Féraud, Temal et Kanner, Mmes Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mmes Espagnac et Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane, d'une motion n° 1 rectifiée.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (n° 47, 2023-2024).

La parole est à M. Simon Uzenat, pour la motion.

M. Simon Uzenat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réseaux de transport, particulièrement en Île-de-France, sont, pour citer les mots employés par M. le rapporteur en commission, de la « dentelle fine ». Toutefois, celle-ci est d'un genre un peu particulier, puisque nous parlons là du transfert de 19 000 salariés et de plus de 300 lignes – voilà qui est peut-être, en définitive, un peu plus épais que de la dentelle !

S'il s'agit malgré tout de dentelle, cette proposition de loi lui applique un traitement quelque peu brutal selon nous : lavage à 90 degrés, beaucoup de détergents, essorage maximal et, pour faire bonne mesure, un quart de bouchon d'adoucissant – pour ce qui est du « sac à dos social », quelques efforts ont été consentis, nous l'avons reconnu.

Globalement, notre sentiment est que l'on a confondu vitesse et précipitation. Cette proposition de loi est d'ailleurs en réalité un projet de loi déguisé, commandé – on le sait très bien – par Île-de-France Mobilités. Sa présidente ne s'en est d'ailleurs pas cachée lors de son audition.

Ce lavage quelque peu brutal, pour ne pas dire plus, met à mal les coutures sociales et territoriales de ce réseau de transport, faisant peser des risques très sérieux sur la continuité du service public et sur la qualité du service rendu au public – nous pouvons au moins partager cette préoccupation, mes chers collègues.

Les membres de mon groupe et moi-même sommes en particulier régulièrement revenus sur le sujet de l'unité du réseau – je le dis en regardant Olivier Jacquin.

La constitution de 12 – ou 13 – lots s'est faite – cela nous a été confirmé, je le dis au passage – sans recueillir l'avis de la RATP, ce qui n'est pas sans poser de nombreuses questions. Les orateurs qui m'ont précédé l'ont dit avant moi : chacun des lots représente l'équivalent du réseau d'une métropole comme Rennes ou Nantes : là encore, nous ne sommes pas dans l'épaisseur du trait...

Pour ces raisons, et pour d'autres que je m'appête à développer, le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain demande, au travers de cette motion tendant à opposer la question préalable, le rejet de cette proposition de loi.

Monsieur le ministre, je vous ai bien écouté. Je vous avoue que j'ai été surpris, pour ne pas dire plus, par certains mots que vous avez employés, notamment lorsque vous avez salué la « méthode exemplaire » d'élaboration de cette proposition de loi. Je le dis en ma qualité de nouveau sénateur, siégeant depuis trois semaines : j'ose espérer que ce n'est pas ainsi que vous concevez le rapport au Parlement et aux parlementaires, car, dans le cas contraire, j'aurais quelque raison de m'inquiéter...

Rappelons tout de même que cette proposition de loi a été déposée le 29 septembre, voilà un petit peu plus de trois semaines. Comme il s'agit d'une proposition de loi, elle ne s'assortit d'aucune étude d'impact ni d'aucun avis du Conseil d'État : l'opacité règne, comme la précipitation que j'évoquais il y a un instant.

Le rapport Bailly-Grosset, qui a été mentionné à plusieurs reprises, n'a pas été communiqué aux parlementaires. Certains ont réussi à en obtenir une copie, en quelque sorte « tombée du camion »... Voilà qui n'est pas très sérieux au regard des enjeux.

J'ajoute – cela ne surprendra guère M. le rapporteur, car j'ai déjà eu l'occasion de le dire en commission –, que les auditions du rapporteur n'étaient pas ouvertes aux commissaires, ce qui a ajouté à cette opacité ressentie et, en l'espèce, bien réelle.

J'en viens au calendrier : au-delà des délais d'examen du texte, c'est le calendrier prévu pour son application qui pose problème. J'ai déjà évoqué ce point en commission et, derechef, mes propos ne surprendront pas M. le rapporteur : sur ce sujet aussi nous sommes en profond désaccord.

Quant à l'argument des jeux Olympiques, je le trouve un peu particulier... Si les mesures contenues dans cette proposition de loi sont aussi formidables qu'on le prétend, si ce texte constitue un remède à tous les maux dont pâtissent les réseaux de transport public franciliens, pourquoi attendre ? Si tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, c'est dans les plus brefs délais qu'il faudrait mettre en œuvre cette ouverture à la concurrence : les citoyens et les salariés n'attendraient que cela !

En réalité, vous le savez bien, tel n'est pas le cas. C'est d'ailleurs pour cette raison que vous voulez enjamber les jeux Olympiques : vous voulez éviter un crash industriel pendant cet événement ô combien important pour notre pays.

Monsieur le rapporteur, je vous avais trouvé plutôt pondéré pendant l'examen du texte en commission. Je n'en ai été que plus surpris de vous entendre employer ici des adjectifs forts : il serait « malhonnête » et « irresponsable » de vouloir discuter du calendrier.

M. Fabien Genet. C'est la chaleur de l'hémicycle ! (*Sourires.*)

M. Simon Uzenat. J'ose espérer que règne dans cette enceinte un respect unanime du débat parlementaire et de la démocratie locale – j'y reviendrai.

Ce qu'une loi fait, une autre peut le défaire. Plus encore, il faut le rappeler, le calendrier que vous proposez va venir percuter très directement les élections municipales de 2026.

Les citoyens de la région Île-de-France ne se sont d'ailleurs jamais prononcés clairement sur ce sujet de l'ouverture à la concurrence. La perspective des séquences électorales à venir, en 2026, en 2027 et surtout en 2028, mérite que nous attendions, c'est-à-dire que nous laissions la parole aux citoyens. C'est d'autant plus nécessaire que l'ouverture à la concurrence – vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur – n'était pas une obligation : le fameux règlement européen n° 1370/2007, dit OSP, ne fixait pas d'obligation en la matière.

Je précise que la computation des seuils s'applique bien pour trente ans à compter de décembre 2009, date d'entrée en vigueur du règlement : nous avons donc jusqu'en 2039... Vous l'avez vous-même dit, monsieur le ministre : il paraissait plus sage de décaler le calendrier. Nous estimons, quant à nous, qu'il fallait décaler le décalage !

Quoi qu'il en soit, nul problème démocratique majeur ne se posait ici, d'autant que les choses ont changé depuis 2020, cela n'aura échappé à personne : crise sanitaire, tensions sociales, difficultés de recrutement, tout cela est venu singulièrement compliquer la tâche.

Surtout, nous observons d'ores et déjà, au gré des échanges que nous avons avec les organisations syndicales et avec les élus, les effets très préoccupants de la mise en concurrence qui a eu lieu en grande couronne avec le réseau Optile (Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France).

Voici les retours du terrain, qui ne sont rien moins qu'imaginaires : pour les salariés, coût social élevé et détérioration des conditions de travail ; pour les usagers, coût sociétal élevé, dégradation de la qualité de service. Les propos que nous avons recueillis, à Melun Val de Seine, sur le plateau de Saclay, dans le Vexin ou à Moret Seine et Loing, sont extrêmement sévères, qu'ils émanent des élus, des citoyens ou même des entreprises tributaires des lots.

Ainsi est-il question, dans un courrier rédigé par l'administrateur général d'Optile, de « difficultés financières importantes, parfois insoutenables, qui risquent d'entraîner une dynamique négative sur la qualité de service, le climat social et la capacité à recruter ».

Ce que nous entendons là, et ce n'est pas un cas isolé, c'est que les entreprises dont vous parliez en évoquant l'éventuel report supplémentaire que nous pourrions proposer expriment leur mécontentement, et de la manière la plus vive, à propos d'une mise en concurrence qui est déjà à l'œuvre.

Pour ce qui est du « sac à dos social », vous avez rappelé les progrès qui ont été réalisés. Certes, mais *quid* de la situation de départ ? Elle n'était à l'évidence absolument pas satisfaisante. Oui, des progrès ont été accomplis par rapport à cette situation de départ, mais la réalité est que le schéma qui est ici proposé ne rassure en rien les salariés et leurs représentants. Nous avons rencontré nous aussi les organisations syndicales : leur message est extrêmement clair.

L'opposition n'est pas que de principe : elle vaut y compris pour les mesures contenues dans cette proposition de loi et pour ses angles morts, par exemple le service de nuit. La réorganisation prévue, avec un seul lot pour les bus de nuit, entraînera nécessairement, sans mauvais jeu de mots, une « perte en ligne » pour de nombreux chauffeurs qui ne se porteront pas volontaires, mais aussi pour le service lui-même.

Quid également du maintien du salaire net et de tous les avantages existants, qui n'est pas garanti ? Nous avons notamment parlé avec les organisations syndicales des jours de repos.

Quant à la supervision et à la gestion des incidents, elles suscitent également de très fortes inquiétudes : la transition n'a pas tout à fait été préparée, c'est le moins que l'on puisse dire. De ce point de vue, le rapport de la mission Bailly-Grosset, du moins le document que nous avons pu consulter, s'en tient au service minimum au regard des attentes exprimées par les organisations syndicales. Ces dernières ont elles-mêmes dit qu'elles considéraient que cette mission « n'était pas légitime »...

Des interrogations financières subsistent par ailleurs : on le sait très bien, un mur d'investissements attend Île-de-France Mobilités, alors même que cette structure est déjà en très grande difficulté.

Des incertitudes majeures pèsent sur ses recettes, et l'on peut craindre que le financement des dépenses induites, qui pourraient croître énormément – cela se vérifie déjà en grande couronne –, demain, en petite couronne et à Paris, finisse par reposer assez largement sur l'utilisateur, comme cela se produit couramment ces dernières années. Une telle situation se paierait d'un coût sociétal, à savoir le recours plus fréquent à la voiture – c'est ce que l'on observe en grande couronne –, d'un coût social et d'un coût financier.

Mes chers collègues, en votant cette motion tendant à opposer la question préalable, nous redonnerons aux citoyens la possibilité de choisir en toute connaissance de cause (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée s'exclame.*), tandis que les partenaires et les élus pourront se situer en fonction d'un débat qui aura eu la sincérité et la clarté requises. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST. – Mme Marie-Claude Varailles applaudit également.*)

M. Olivier Jacquin. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Didier Mandelli, contre la motion. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi qu'au banc des commissions.*)

M. Didier Mandelli. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'opposerai – cela ne vous surprendra pas – à cette motion tendant à opposer la question préalable déposée par les sénateurs du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP de notre collègue Vincent Capocanellas, adoptée la semaine dernière par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Il convient avant tout de ne pas se méprendre sur le sens du débat de ce soir : les auteurs de la motion préconisent le rejet de la proposition de loi au motif que le choix de ce véhicule législatif aurait privé le Sénat d'une étude d'impact permettant d'évaluer « tous les enjeux et l'ensemble des conséquences tant sur le plan social qu'organisationnel de l'ouverture à la concurrence ».

M. Hervé Gillé. C'est vrai !

M. Didier Mandelli. Or je rappelle que la proposition de loi qui est soumise à notre examen porte non pas sur le principe de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, mais bel et bien sur ses modalités pratiques et organisationnelles.

L'ouverture à la concurrence est déjà en marche, et cela depuis plusieurs années ; j'en veux pour preuve que l'ensemble des appels d'offres ont été lancés. Il ne s'agit donc pas ce soir d'apprécier le bien-fondé de ce processus, mais de définir les mesures requises pour en sécuriser et en fluidifier davantage la mise en œuvre, d'un point de vue tant technique qu'opérationnel et social.

Je partage évidemment la préoccupation des auteurs de cette motion concernant les garanties sociales dont bénéficient les salariés qui seront transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Mme Marie-Claire Carrère-Gée. Très bien !

M. Didier Mandelli. Or l'un des principaux axes du texte est précisément de répondre à ces inquiétudes légitimes, en comblant certains « angles morts » de la loi d'orientation des mobilités de 2019.

M. Franck Dhersin, rapporteur. Bien sûr !

M. Didier Mandelli. L'article 1^{er} permet notamment d'élargir le socle des bénéficiaires du « sac à dos social », expression qui désigne la portabilité d'une partie du statut des salariés de la RATP, comme l'a rappelé M. le rapporteur voilà quelques instants.

Le dispositif proposé assurera à l'ensemble des salariés transférés le bénéfice de ces acquis, quand le droit actuel conduirait à en laisser certains sur le bord de la route, ou plutôt de la voie (*Sourires.*), notamment ceux qui ne sont pas couverts par une convention collective du transport public.

Cet article opère également une modification substantielle des modalités du transfert : celui-ci s'effectuera à l'échelle des centres-bus et non à celle des lignes de bus. Cette évolution aura des conséquences concrètes pour le quotidien de nombreux salariés : elle permettra à 3 000 d'entre eux de ne pas changer de lieu de prise de poste malgré leur transfert.

Les mesures contenues dans ce texte sont de nature particulièrement consensuelle ; nombre d'entre elles traduisent d'ailleurs les préconisations de la mission de préfiguration sociale menée par Île-de-France Mobilités, qui ont fait l'objet d'une large concertation avec les parties prenantes il y a quelques mois.

L'amélioration de l'accompagnement des salariés et la prise en compte de leurs inquiétudes face au transfert sont donc un élément essentiel de ce texte. J'ajoute que le travail effectué en commission me semble pleinement s'inscrire dans cet état d'esprit.

Surtout, en avançant l'argument d'une ouverture à la concurrence trop rapide pour justifier un rejet de la proposition de loi, les auteurs de la question préalable se heurtent à un réel paradoxe, pour ne pas dire qu'ils commettent un contresens, car l'objectif central du texte est précisément de permettre un assouplissement du calendrier d'ouverture par rapport au droit actuel, grâce à un échelonnement sur une durée maximale de deux ans, entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026.

Comme cela a été rappelé, l'ouverture à la concurrence des bus franciliens est un chantier d'une ampleur inédite, qui ne concerne pas moins de 308 lignes et de 19 000 salariés.

Or, de fait, rejeter la présente proposition de loi conduirait à imposer la conduite de ce transfert en une seule fois, à la date butoir du 31 décembre 2024 initialement prévue par le législateur, ce qui est en absolue contradiction avec l'objectif des auteurs de la motion. (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée applaudit.*)

En outre, de l'avis de l'ensemble des acteurs entendus par M. le rapporteur, la mise en œuvre des transferts selon le calendrier actuel ne pourrait se traduire que par une importante désorganisation du réseau et des services, dont résulterait un risque sérieux de rupture de la continuité du service public.

Voilà qui n'est pas acceptable, alors que les transports publics de la région parisienne s'appêtent à accueillir un flux inédit de voyageurs dans le cadre des jeux Olympiques et Paralympiques de l'été 2024.

Ces éléments plaident en faveur d'un séquençage responsable du calendrier de l'ouverture à la concurrence par l'autorité organisatrice de la mobilité, comme le présent texte le propose judicieusement.

Je ne reviens pas sur l'ensemble des mesures de cette proposition de loi. Elles se veulent pragmatiques et répondent à un objectif clair, qu'a rappelé M. le rapporteur : sécuriser les modalités de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence tout en promouvant l'équité du processus concurrentiel et en accompagnant au mieux les salariés, *via* le maintien de leur situation professionnelle et des garanties sociales dont ils bénéficient.

Sur la proposition du rapporteur, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a d'ailleurs complété ce texte, afin de préserver mieux encore les acquis du dialogue social, par exemple en faisant passer de quatre à six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service le délai minimal d'information des salariés quant aux conditions du transfert de leur contrat de travail.

Elle a également veillé à mieux sécuriser le processus d'ouverture à la concurrence, en améliorant les conditions d'intervention de l'Autorité de régulation des transports, qui pourra prolonger de trois mois le délai de règlement de différends lorsque cela est nécessaire.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, le texte qui vous est soumis est porteur d'améliorations – c'est celui qui fut rapporteur de la LOM qui vous le dit ! Il me semble poser les conditions d'une ouverture à la concurrence mieux encadrée, plus fluide et bénéfique tant aux voyageurs qu'aux salariés et aux entreprises qui candidaient aux appels d'offres.

Je vous invite donc à rejeter la présente motion tendant à opposer la question préalable et à examiner la proposition de loi qui nous est présentée. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC. – Mme Laure Darcos applaudit également.*)

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Mes chers collègues, votre groupe souhaite, par le biais de cette question préalable, ne pas poursuivre l'examen du texte.

Or, ainsi que l'a fort justement rappelé M. Mandelli, l'adoption de cette motion irait à l'encontre de l'intention de ses auteurs.

En l'absence de ce texte, en effet, l'ouverture à la concurrence se ferait en une seule fois, ligne par ligne, sans que les salariés des entités mutualisées et filialisées puissent bénéficier du « sac à dos social ». L'entrée en vigueur du cadre social

territorialisé serait immédiate. Or sa limitation à onze heures de l'amplitude journalière de travail maximale entraîne une distorsion de concurrence substantielle.

L'adoption de cette motion aurait par conséquent l'effet inverse de celui qui est recherché. Monsieur Uzenat, vous avez parlé de « machine à laver » et d'« essorage » : je puis vous assurer que ce texte de M. Capocanellas mérite votre confiance !

La commission émet donc un avis défavorable sur cette motion.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Sans grande surprise, l'avis du Gouvernement sur cette motion sera le même que celui de la commission.

Dès lors que l'on propose de rejeter un texte, et à supposer que l'on veuille se montrer constructif et responsable, il faut dire ce que l'on souhaite mettre à la place. De cette proposition de loi, je l'espère, nous allons discuter dans le détail, article par article et amendement par amendement, pour l'améliorer.

Toutefois, à défaut d'adopter un texte, l'ouverture à la concurrence se fera bel et bien selon les termes qui sont actuellement prévus, c'est-à-dire avec moins de garanties sociales, notamment sans la garantie de volontariat strict pour le transfert d'un centre-bus à un autre, et selon un calendrier beaucoup plus abrupt – cela vient d'être rappelé –, en vertu duquel l'ouverture se ferait d'un seul coup, au 1^{er} janvier 2025.

Monsieur Uzenat, vous avez parlé de « décalage dans le décalage », sans que je comprenne exactement le sens de cette expression. L'idée est-elle simplement d'allonger le délai ? Ou souhaitez-vous remettre en cause le principe même de l'ouverture à la concurrence ? Si tel est le cas, il faut le dire explicitement et proposer d'en discuter.

Un texte avait été déposé en ce sens à l'Assemblée nationale. Je regrette que son examen n'ait pu être mené à terme. Son auteur, le député communiste Stéphane Peu, avait lui-même proposé le principe du décalage, qui ne me paraît donc ni honteux, ni scandaleux, ni réservé à telle ou telle sensibilité politique.

Ayons ce soir cette discussion : elle est importante. Quitte à ce que vous soyez en désaccord entre vous, et peut-être même avec le Gouvernement, mesdames, messieurs les sénateurs, il est plus sain que le débat ait lieu.

Je le répète, quand on propose de rejeter un texte *via* l'adoption d'une simple motion, il faut dire un peu plus explicitement que vous ne l'avez fait ce que l'on prévoit de mettre à la place et afficher précisément les motivations d'un tel rejet.

Pour toutes ces raisons, et avant tout parce que nous sommes ici ce soir pour débattre, j'émet un avis défavorable sur cette motion.

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires pense, comme le groupe socialiste, que le Sénat n'est pas en mesure de mener dans des conditions acceptables l'examen de cette proposition de loi.

Pour délibérer en connaissance de cause et dans la clarté, il eût fallu lever nombre d'incertitudes qui ne l'ont pas été. « Trop d'incertitudes », l'expression n'est pas de moi : elle est, sauf erreur, de Jean Castex.

On nous somme de dire ce que nous proposons en lieu et place de cette proposition de loi. L'essentiel de ce texte réside dans son article 4 ; celui-ci fixe une échéance qu'il faudra tenir à marche forcée, sitôt les jeux Olympiques passés. Le problème est qu'il nous est impossible de proposer autre chose, car toute initiative en ce sens est condamnée à être rejetée en application de l'article 40 de la Constitution ! L'adoption de cette motion tendant à opposer la question préalable se révèle par conséquent nécessaire.

Concernant la mission confiée à Jean Grosset et à Jean-Paul Bailly, je suis heureux d'apprendre que leur rapport a été rendu public. Qui d'entre nous a pu en prendre connaissance ? Qui d'entre nous a pu effectivement le lire et en apprécier les recommandations ? Puisque vous nous dites, monsieur le ministre, que ce texte en est la traduction législative, il est un peu dommage que nous ayons été privés de cette possibilité d'en apprécier sans précipitation les recommandations.

Quid par ailleurs du document d'allotissement ? A-t-il été possible d'en prendre connaissance ? Pouvez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que ces lots sont équilibrés et viables ?

Je le disais : tous ces doutes plaident pour ne pas se précipiter, sans discernement, selon un rythme effréné, sitôt passés les jeux Olympiques. Jusqu'à la fin de 2026, tous les deux mois un lot nouveau est alloué : il paraît difficile, avec une telle cadence, de garantir à tous des conditions de transfert « équitables, justes et bénéfiques », pour reprendre des termes utilisés par M. le rapporteur. (*Mme Ghislaine Senée applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Nadège Havet, pour explication de vote.

Mme Nadège Havet. Mon groupe votera contre cette motion tendant à opposer la question préalable.

Tout d'abord, s'agissant d'un texte d'initiative parlementaire de notre collègue Vincent Capo-Canellas, il nous paraît important d'exprimer nos éventuels désaccords et oppositions lors d'un débat en bonne et due forme, et non avant que celui-ci puisse même se tenir.

Je rappelle d'ailleurs que nous avons adopté ce texte en commission. Il donne suite aux préconisations faites par la mission de préfiguration sociale confiée à Jean-Paul Bailly et à Jean Grosset, qui ont associé toutes les parties prenantes dans la concertation qu'ils ont organisée.

Ensuite, mes chers collègues, ce texte a pour objet que l'ouverture à la concurrence du réseau se passe bien : il vise à limiter au maximum les effets négatifs du processus pour nos concitoyens et à rassurer le plus possible les salariés concernés.

Enfin, sur le fond, il s'agit d'un texte de bon sens. Les acteurs nous disent que les conditions ne sont pas réunies pour que l'ouverture à la concurrence soit réussie dans le calendrier actuel. Cette situation est pour les salariés une source d'angoisse compréhensible. Nous avons tous à l'esprit le grand défi que représentent pour le service public des transports du quotidien, dont les métiers sont en tension, l'accueil des jeux Olympiques à l'été prochain.

Si nous pouvons contribuer à mieux préparer les acteurs aux changements à venir en permettant un décalage du calendrier et en précisant les modalités d'ouverture à la concurrence de la RATP, nous agissons au bénéfice des salariés, mais aussi des usagers.

C'est pourquoi nous soutenons ce texte et nous opposons à cette motion.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voterons des deux mains cette motion tendant à opposer la question préalable, même si nos collègues n'ont guère pour habitude de voter celles que nous déposons...

M. Olivier Jacquin. Cela arrive ! (*Sourires.*)

M. Pascal Savoldelli. Nous le verrons au cours du débat, même si vous ne souhaitez pas que l'on en parle, monsieur le ministre : il nous sera demandé de voter un calendrier d'accélération de la privatisation et de la casse de la RATP. (*M. le ministre délégué fait un signe de dénégation.*) Vous pouvez le contester, monsieur le ministre, mais nous avons des arguments et nous vous les présenterons !

Par ailleurs, cette proposition de loi ne s'accompagne d'aucune étude d'impact. Personne n'a été capable, ici, de formuler des éléments tangibles à l'appréciation de l'esprit critique de l'ensemble des parlementaires.

Monsieur le ministre, au-delà des effets de manche sur les inconvénients qu'il y aurait à rejeter ce texte et sur l'importance du débat parlementaire, les élus socialistes, écologistes et communistes, comme vous pouvez l'observer, ont déposé des amendements.

M. Fabien Genet. Encore faut-il pouvoir les examiner !

M. Fabien Gay. Ne jouez donc pas avec nous à ce petit jeu : nous ne sommes en rien hostiles au débat parlementaire !

Nous allons donc voter cette motion. Elle ne sera peut-être pas acceptée, avec votre complicité, monsieur le rapporteur. On l'a vu : on ne savait même pas qui était l'auteur de la loi... Était-ce son auteur officiel, le rapporteur ou le ministre ?

Quoi qu'il en soit, si cette motion n'est pas adoptée, nous défendrons nos amendements. Sur les travées de la gauche, tout le monde a travaillé pour formuler des propositions. Nous en débattons !

M. le président. Je mets aux voix la motion n° 1 rectifiée, tendant à opposer la question préalable.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à constater le résultat du scrutin.

(*Mmes et MM. les secrétaires constatent le résultat du scrutin.*)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 6 :

| | |
|------------------------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés | 344 |
| Pour l'adoption | 98 |
| Contre | 246 |

Le Sénat n'a pas adopté.

Discussion générale (suite)

M. le président. Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Louis Vogel.

M. Louis Vogel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ouverture à la concurrence d'un réseau de bus n'est pas un sujet anodin. Les conséquences sont d'importance pour ceux qui y travaillent, mais également pour ceux qui l'utilisent au quotidien. C'est aussi un moment particulier pour ceux qui cèdent le service et pour ceux qui le récupèrent.

Disons-le, cette proposition de loi intervient dans un contexte particulier, qu'il s'agisse de la perspective des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, des tensions persistantes en matière de recrutement de conducteurs de bus par la RATP ou de la complexité que présente l'ouverture d'un réseau très important à une date fixe unique.

Les craintes sont légitimes. Je salue donc le travail effectué par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui a élaboré cette proposition en concertation avec les acteurs du dossier.

Le résultat est, à nos yeux, un texte équilibré. L'ouverture à la concurrence n'est pas remise en cause, au contraire, mais les auteurs de ce texte font le choix, cela a été rappelé à différentes reprises, de la rendre acceptable et d'en faciliter le processus.

J'aborderai deux points dans mon intervention.

Premièrement, je crois qu'il existe un consensus entre nous pour souligner l'importance d'apporter de la flexibilité dans le déroulement de l'ouverture à la concurrence. L'article 4 y est consacré, puisqu'il vise à permettre l'étalement du processus sur vingt-quatre mois.

Échelonner l'ouverture à la concurrence, c'est à la fois assurer la stabilité du service public pendant cette période et faire face à la complexité des questions techniques. C'est une position de bon sens, qui devrait faciliter les transferts.

Deuxièmement, j'évoquerai justement la question des transferts, en particulier les conditions dans lesquelles ils se font pour les salariés. Plusieurs articles du texte y sont consacrés.

Le texte prévoit, tout d'abord, d'organiser le transfert des contrats de travail, et, ensuite, de donner un délai supplémentaire d'information pour les salariés en cas de transfert. Il prévoit également d'ouvrir la possibilité, sur la base du volontariat, d'un transfert sur d'autres sites tout en ne forçant personne à la mobilité. Enfin, il vise à prévoir la mise en place de règles particulières pour certains travailleurs, notamment les travailleurs de nuit.

Ce paquet de solutions est une bonne nouvelle. La représentation des salariés dans ce processus est un atout pour assurer une ouverture efficace et simplifiée.

Si l'ouverture à la concurrence est une bonne chose, nous devons être attentifs à sa mise en œuvre, car elle peut avoir des conséquences importantes pour les agents et les usagers du service public.

Je citerai quelques exemples locaux qui me touchent de près, puisqu'ils concernent la Seine-et-Marne – ils ont d'ailleurs été évoqués il y a quelques instants –, lors du lancement de la première salve d'ouverture à la concurrence pour les bus de la grande couronne.

À Melun, selon la délégation de service public n° 18 établie par Île-de-France Mobilités (IDFM), un appel d'offres a été lancé, afin de désigner une entreprise pour une durée de cinq ans. Transdev a remporté le lot dont elle était déjà délégataire. Cette situation avait rassuré les acteurs locaux, dont je faisais partie à l'époque. Mais, dans la réalité, cela s'est passé autrement...

En septembre 2021, les chauffeurs du réseau de bus du Grand Melun, puis de Sénart, Fontainebleau, Bussy et Lagny, se sont mis en grève, pendant plus de huit semaines, dénonçant les nouvelles conditions de travail issues de la réorganisation de l'offre consécutive au nouveau contrat passé entre IDFM et Transdev dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

De même, en 2022, IDFM a attribué l'exploitation de l'offre de transport pour le réseau de bus du Pays Briard à Keolis, qui a succédé à Transdev au 1^{er} janvier 2023. Depuis cette date, l'offre de transports s'est dégradée, au préjudice des usagers. Il n'y a pas eu de grève, mais des courses ont été supprimées, des arrêts ne sont plus desservis et des retards quotidiens sont enregistrés : en réalité, le service s'en est trouvé complètement dégradé.

Plus récemment encore, dans la communauté de communes Moret Seine et Loing, l'application depuis le 1^{er} août dernier de la nouvelle délégation de service public issue de la procédure de mise en concurrence a révélé de nombreux dysfonctionnements.

Voilà pour les exemples locaux qui ne concernent qu'un seul et même département.

M. Fabien Gay. Cela promet !

M. Louis Vogel. Le travail d'accompagnement et de sécurisation des agents, soutenu par les auteurs de la proposition de loi, est donc un élément essentiel : c'est le seul moyen de permettre une ouverture à la concurrence apaisée.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Louis Vogel. Pour toutes ces raisons, et surtout en raison des adaptations qu'elle prévoit, le groupe Les Indépendants – République et Territoires votera en faveur de cette proposition de loi. (*M. le rapporteur applaudit.*)

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

Mme Isabelle Florennes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, de prime abord technique, la présente proposition de loi n'en est pas moins aussi éminemment politique.

Je ne reviendrai pas sur sa raison d'être opérationnelle. Elle a déjà été rappelée par l'auteur du texte, mon collègue Vincent Capo-Canellas, dont je salue l'engagement à améliorer la mise en œuvre d'une réforme complexe à appliquer et aux conséquences pratiques importantes pour le quotidien des Franciliens.

À l'heure où, selon un sondage paru le week-end dernier, 59 % des Français ont le sentiment que l'action politique n'a pas d'effets positifs sur leur vie quotidienne, ce texte est le bienvenu pour montrer à cette majorité de Français qu'ils doivent être plus attentifs à notre travail. Nous devons aussi peut-être mieux communiquer sur ce que nous faisons.

Cela a été rappelé, cette proposition de loi s'impose pour mener à bien l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Elle s'inscrit dans le cadre d'un processus engagé il y a quinze ans, découlant de nos engagements européens et nécessitant aujourd'hui une nouvelle intervention législative. En effet, les circonstances ont changé depuis l'adoption de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 organisant l'ouverture à la concurrence.

Elles ont changé du côté de la région : Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice, a défini une nouvelle architecture pour le réseau de bus. La RATP, quant à elle, s'est réorganisée pour gagner en compétitivité, en organisant un grand changement de son réseau de bus en avril 2019.

Dans ces conditions, le cadre légal du transfert des agents de la RATP aux nouveaux opérateurs doit être amélioré. Île-de-France Mobilités a besoin que le calendrier de l'ouverture à la concurrence soit assoupli. Pour le dire clairement, elle a besoin de plus de temps.

Comme l'a remarqué Vincent Capo-Canellas, même les salariés ont besoin que le calendrier soit respecté, pour savoir à quoi s'en tenir.

Le choix d'un assouplissement de deux ans du calendrier entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026 est, finalement, comme l'ensemble du texte, un choix de tempérance.

L'objectif partagé par toutes les parties prenantes est d'assurer la continuité du service public et la transition la plus fluide possible.

J'en viens à l'aspect politique du texte, sous l'angle de sa dimension sociale. Son objet est ni plus ni moins que d'organiser le transfert de 19 000 agents de la RATP aux nouveaux opérateurs de bus, soit l'équivalent de la population d'une ville moyenne.

La présente proposition de loi est donc, avant tout, un texte de protection des salariés concernés. Son objet central est de garantir que l'on n'exigera pas d'eux une mobilité non consentie.

Son article 1^{er} tend explicitement à permettre le transfert des salariés des centres-bus avec maintien sur site ou recours au volontariat pour changer de site.

Ces enjeux sont, à juste titre, sensibles pour les salariés de la RATP. Ils le sont aussi pour les Franciliens, car il s'agit pour eux de garantir que l'ouverture à la concurrence ne se traduira pas par une dégradation du service, tant sur les grandes lignes que sur les navettes locales dont la gestion a été déléguée à la RATP. De nombreuses réflexions sont d'ailleurs en cours sur le devenir de ces liaisons locales, je le sais, notamment dans le département des Hauts-de-Seine.

Lorsque l'on connaît les difficultés auxquelles la RATP est confrontée actuellement pour recruter des machinistes, on mesure à quel point le risque est réel. Il suffirait que le transfert de ces agents aux nouveaux opérateurs dégrade un peu plus l'attractivité du métier pour que cela soit catastrophique.

Est-il utile de rappeler que, sans chauffeurs, même avec la meilleure volonté du monde, on ne peut pas assurer de service de bus ?

Ce texte ne vient pas de nulle part. Il est issu d'une concertation avec les représentants des agents concernés, le Gouvernement et la région. Tous ont su parvenir à un consensus, ce qui n'est pas un vain mot quand on se souvient à quel point le débat sur les transports a pu être

tendu par le passé. Son processus d'élaboration est donc irréfutable. C'est même un exemple dont nous devrions nous inspirer à l'avenir.

Le groupe Union Centriste soutiendra la présente proposition de loi avec d'autant plus de force que ce texte a été enrichi par son examen en commission.

Sous la houlette de notre rapporteur, Franck Dhersin, dont je salue l'excellent travail – il n'a pourtant pas eu une minute entre son arrivée au Sénat et le début des auditions qu'il a dû mener pour élaborer ce rapport –, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a apporté au texte des améliorations non négligeables.

Je pense, notamment, à la modification de la période de référence pour la détermination du nombre de salariés transférés aux nouveaux employeurs ou à l'allongement de quatre à six mois de la période durant laquelle les salariés devront être informés des conditions du transfert de leur contrat de travail. Ce ne sont pas des détails. Ces modifications auront une véritable portée concrète et pratique.

Par-delà ces interventions ponctuelles, notre rapporteur a eu à cœur de ne pas bouleverser l'équilibre du texte, fruit de négociations et de compromis. Il s'agit d'un équilibre savant qui concilie les spécificités du statut des personnels de la RATP avec le cadre européen et les contraintes opérationnelles pesant sur l'ouverture à la concurrence.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, le groupe Union Centriste votera unanimement en faveur de ce texte. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi qu'au banc des commissions.)*

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous discutons aujourd'hui de la « délégation de service public au privé » – puisque l'on n'a pas le droit de parler de « privatisation » ! – des bus de la RATP de Paris et de la petite couronne. « Privatisation », c'est pourtant l'expression employée par le collectif des 250 élus d'Île-de-France...

Issu d'une directive européenne, ce processus est prévu par LOM pour le 1^{er} janvier 2025. Or, à quasiment un an de cette échéance, chacun s'accorde à reconnaître que les conditions matérielles, économiques et sociales ne sont pas pleinement réunies.

Le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires s'interroge donc légitimement sur le processus d'ouverture à la concurrence proposé au travers de ce texte, qu'il s'agisse de la préservation des conditions de travail des salariés, de l'intérêt des usagers ou de la continuité de service public.

Nous regrettons que l'option possible, dans le cadre des règles européennes, de régie publique n'ait pas été retenue. Nous savons tous, en effet, que dans Paris et la petite couronne les bus, les métros, les tramways, voire les RER, fonctionnent en un ensemble multimodal interconnecté, à savoir le réseau de la RATP.

Mettre en concurrence des éléments de cet ensemble, c'est prendre le risque de susciter de multiples problèmes ou difficultés. Nous ne pouvons pas agir sans un minimum de préparation et d'anticipation. Avec 12 ou 13 lots et des lignes ou des dépôts « éclatés », peut-être faut-il se préparer à un fiasco...

Les quelque 19 000 agents concernés ne sont pas sereins au sujet de leur transfert aux différents opérateurs. Les syndicats, qui sont en première ligne, tirent la sonnette d'alarme.

Monsieur le rapporteur, ce n'est pas parce que nous reprenons leurs arguments qu'il faudrait nécessairement les balayer d'un revers de main sans y apporter de réponse ! Les syndicats s'interrogent, notamment, sur le bien-fondé de cette ouverture à la concurrence et sur la capacité des opérateurs à répondre aux attentes sociales, alors qu'il existe déjà de fortes difficultés structurelles en matière de recrutement.

Le groupe auquel j'appartiens s'interroge sur l'échéance retenue. Pourquoi ne pas se donner plus de temps, afin d'apaiser les tensions et de clarifier les zones d'ombre ?

Une proposition de loi communiste déposée à l'Assemblée nationale prévoyait un compromis possible. Ce texte, on le sait, a été balayé en commission par un amendement tendant à rapprocher fortement le délai, comme vise également à le prévoir la présente proposition de loi.

L'autorité organisatrice a fait le choix de retenir le critère du prix – 40 % de la note finale – comme premier élément de notation. Mais l'offre la moins-disante économiquement pourrait aussi être la moins-disante socialement. Le risque est ici que les opérateurs privés ne rognent en premier lieu sur la masse salariale.

Or nous devons garantir l'attractivité des transports publics du quotidien. C'est d'ailleurs tout l'enjeu des débats que nous avons eus tout au long de cette après-midi. Leur développement est un sujet majeur si nous voulons assurer un report modal vers les mobilités décarbonées.

Le défi est donc grand pour la région Île-de-France, qui s'apprête à absorber d'importantes charges d'exploitation supplémentaires et à entamer la nécessaire transition énergétique d'électrification des bus.

Je m'interroge également sur la constitution des allotissements, dont nous ne pouvons mesurer la pertinence, comme je l'ai souligné tout à l'heure, puisque leur détail précis est inconnu à ce stade. Un équilibre serait essentiel entre les lignes rentables et celles qui sont plus fragiles.

L'ouverture à la concurrence risque, par ailleurs, au vu de conditions de mise en œuvre, d'amplifier la discrimination territoriale et de mettre à mal, voire de condamner, les traverses, c'est-à-dire ces petites lignes indispensables dans les quelques zones blanches mal desservies dans Paris intra-muros, qui sont aujourd'hui maintenues grâce aux financements de la ville.

En plus de la multiplication des opérateurs, qui sera source de complexité, l'attribution des lots pour cinq ans sera, elle, source d'instabilité.

Selon Valérie Pécresse, la mission confiée à Jean Grosset et à Jean-Paul Bailly, qui n'a pas été publiée, je le rappelle, et dont j'attends de lire les recommandations, aurait été menée autour d'une réelle concertation avec l'ensemble des personnels. Mais tout cela est bien flou, d'autant que la dégradation des conditions de travail et de la qualité de l'offre est déjà visible dans des secteurs de grande et moyenne couronnes ouverts à la concurrence.

Dans ces zones, alors que la présidente de la région parle d'une « nette amélioration avec des services plus nombreux », certaines collectivités souffrent du manque de bus.

Nous percevons de nombreux risques dans le processus précipité en cours. Vous l'aurez compris, mes chers collègues, notre groupe ne votera pas ce texte.

M. le président. La parole est à M. Pierre Barros. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K.*)

M. Pierre Barros. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, « Il est possible et même urgent selon nous de surseoir à la privatisation des transports d'Île-de-France. Il s'agit de la condition *sine qua non* pour sauvegarder le réseau de transports francilien, investir, rétablir la qualité de service et préserver le pouvoir d'achat des usagers. »

Je viens de vous citer une partie de l'appel signé par 50 maires d'Île-de-France, 250 élus et déjà plus de 60 000 usagers franciliens. Un mot d'ordre en ressort : « Stop à la galère ! »

La galère, toutes celles et tous ceux qui ont déjà eu à emprunter les transports en commun en Île-de-France l'ont déjà vécue.

Après les retards, les suppressions de bus, les baisses de fréquences et tous les rendez-vous ratés qui en découlent, nous allons maintenant vers la privatisation, comme pour finir le travail de sape de ce grand service public de transports en commun, dont nous avons pourtant bien besoin.

Cette proposition de loi relative au découpage en 13 lots du réseau de bus francilien de la RATP est plus proche de la machine à remonter le temps que de la mise en place de la mobilité du futur !

En effet, avant la Seconde Guerre mondiale, les transports en commun d'Île-de-France étaient gérés par plusieurs compagnies privées. Cette organisation a tellement bien fonctionné que, à la Libération, la RATP a été créée pour remplacer ces compagnies, qui toutes avaient évidemment fait faillite !

M. Roger Karoutchi. À cause de la guerre !

M. Pierre Barros. Quelles seront les conséquences de ce retour en arrière pour les usagers ? C'est la première question que nous devrions nous poser au regard des résultats de l'ouverture à la concurrence sur nos factures d'électricité et de la gestion catastrophique de la fibre optique...

Mme Valérie Pécresse, présidente d'IDFM, a soutenu lors de son audition que l'ouverture à la concurrence serait un gage d'amélioration du service pour l'Île-de-France, à l'instar de ce qui s'est produit, selon elle, dans la grande couronne.

Les maires et les présidents d'intercommunalité témoignent pourtant d'une tout autre réalité : des bus remplacés par des cars – ce n'est pas la même chose ! –, des chauffeurs non formés, ou encore des dégradations de mobiliers urbains et de véhicules – j'ai vécu cela personnellement. Tout cela est loin d'être exemplaire.

Par ailleurs, quelles seront les conséquences d'une telle décision pour les finances d'Île-de-France Mobilités ?

Mme Valérie Pécresse pense réaliser des économies en ouvrant ce secteur à la concurrence. Elle estime que le service public coûte cher et a besoin d'être « challengé »... Or même Optile n'y croit pas !

Le représentant des opérateurs privés des transports d'Île-de-France estime que le coût de cette ouverture à la concurrence est sous-évalué.

Les futures entreprises qui candidateront vont ainsi caler leurs offres sur un cahier des charges sous-estimé pour remporter les marchés. Après attribution, il y a fort à parier qu'elles proposeront des mémoires en réclamation pour imposer des réévaluations. C'est ce qui se pratique tous les jours dans le secteur du bâtiment !

Dans ce contexte, les 10 % d'économies futures annoncées par la région tomberont à l'eau et seront ramenés à 1 %, au mieux. Avec les 4,9 milliards d'euros à trouver pour racheter les biens de la RATP, ces économies risquent même de ne jamais voir le jour.

Ce sera finalement un service plus cher, équilibré par des baisses du niveau de service, par des suppressions de postes et par des augmentations successives du passe Navigo. Ces dernières se constatent déjà, et il s'agit, selon nous, d'une très mauvaise perspective !

Nous notons aussi que la région Île-de-France a déjà décidé le report de l'ouverture à la concurrence. C'est la preuve, s'il en fallait, d'une grande fébrilité à l'approche de la mise en œuvre de ce projet.

Les maires des villes de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise apprécieront d'avoir à gérer le mécontentement des usagers à la veille des élections municipales de 2026...

Enfin, qui peut croire que cette proposition de loi permettra à IDFM de préserver la qualité des transports pendant et après les jeux Olympiques de Paris ? Cet établissement n'a ni l'argent, ni le personnel, ni les systèmes de régulation des réseaux nécessaires pour ce faire.

Des solutions existent pourtant. Il est indispensable de proposer une contribution mobilité supplémentaire de la part des entreprises les plus riches, qui profitent largement de ce service public, notamment pour leurs salariés.

Une solution existe aussi pour que les transports en commun demeurent publics en Île-de-France, soit par la transformation d'IDFM en régie régionale, soit en recentrant les activités de la RATP, pour que cette dernière n'ait plus l'obligation de s'ouvrir à la concurrence.

Ce sont des voies compatibles avec la réglementation européenne pour ne pas détruire un grand réseau de transport, reconnu à travers le monde, malgré des difficultés qui pourraient être corrigées si IDFM en avait la volonté.

Ne prenons pas un chemin coûteux, inefficace et d'une autre époque. Soutenons un vrai service public des transports en commun, moderne et adapté aux besoins des habitants d'Île-de-France. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K. – M. Simon Uzenat applaudit également.)*

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

Mme Véronique Guillotin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, décidément, ce lundi 23 octobre 2023 semble placé sous l'égide des transports collectifs publics !

Après les services express régionaux métropolitains, place au réseau de bus francilien de la RATP. Dans les deux cas, l'objectif sous-jacent est une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de mobilité de proximité.

Le désenclavement des territoires par un choc de services de transports publics et une multimodalité accrue et efficace, fondement du bon déploiement des services express régionaux métropolitains (Serm), fait écho au réseau de transports publics de la RATP, où bus, métro, tramway et RER constituent un ensemble multimodal interconnecté.

L'ouverture à la concurrence d'un monopole historique d'État est toujours source de discussions, parfois vives, et de désaccords. Pourtant, ne nous trompons pas de débat : l'ouverture à la concurrence est aujourd'hui actée, même si plusieurs craintes et interrogations naissent de la mise en concurrence des 13 lots restants du réseau de bus francilien de la RATP.

Aujourd'hui, il nous faut trouver un juste équilibre entre l'ouverture à la concurrence, conformément à nos engagements européens, et le devoir de protéger le « sac à dos social » des salariés de la RATP.

Il s'agit aussi de permettre la continuité du service public. D'ailleurs, face au défi technique, opérationnel et social d'ampleur inédite que constitue cette ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, le besoin d'échelonner davantage le processus semble nécessaire et réaliste. Telle est l'ambition de ce texte.

Considérant que le règlement européen à l'origine de cette ouverture à la concurrence fait de 2039 la date butoir, certains d'entre nous notent qu'il n'y a aucune contrainte particulière qui impose ces délais.

Pour ma part, je salue ce report de 2024 à 2026, qui laisse le temps nécessaire pour accompagner la mise en concurrence des 13 lots restants.

Sur le fond, je rappelle que l'ouverture à la concurrence doit permettre aux services publics des transports de bus franciliens de voir leur compétitivité stimulée, leur offre élargie et la qualité du service améliorée, tout en faisant baisser les prix pour les usagers et en protégeant les salariés lors du transfert.

Néanmoins, nous devons rester vigilants à la solidité des opérateurs, en particulier dans le contexte économique et social actuel.

Aujourd'hui, il importe de répondre aux attentes sociales fortes des personnels de la RATP. Ce texte travaillé en commission permet d'atteindre cet objectif.

Ce texte permet également de répondre au problème de baisse de la fréquentation du réseau, qui n'a pas retrouvé son niveau d'avant-covid, ainsi qu'à la hausse des coûts d'exploitation liée à la volatilité des prix de l'électricité et du renouvellement de la flotte en bus électriques.

Autre point important, la problématique de recrutement des chauffeurs s'est accentuée depuis la crise sanitaire.

Les difficultés de recrutement restent structurelles et ne sont, je le rappelle, ni exclusives à la région Île-de-France ni liées à la mise en concurrence. Dans la région Grand Est, elles sont tout à fait aiguës, mais découlent plutôt de la situation frontalière – M. le ministre connaît bien le problème.

J'y insiste, ces difficultés structurelles auxquelles il faut prêter attention ne sont pas liées à la mise en concurrence et ne justifient en rien l'arrêt de l'examen de cette proposition de loi.

Le groupe du RDSE, qui tente toujours d'être à la fois équilibré et constructif, salue les apports de ce texte qui sécurise le bénéfice du « sac à dos social » pour tous les salariés transférés, en comblant notamment les impensés et les angles morts de la loi d'orientation des mobilités de 2019.

La question de l'emploi est, il faut le souligner, un sujet important pour la présidente d'Île-de-France Mobilités. Pour répondre à cette même préoccupation, notre groupe souhaite apporter une garantie sociale supplémentaire aux salariés transférés en leur permettant de conserver le bénéfice de l'accès au plan d'épargne entreprise de la RATP, notamment si le nouvel exploitant n'en est pas doté d'un.

Enfin, je voudrais revenir sur une déclaration de la présidente d'Île-de-France Mobilités. Lors de son audition au Sénat, elle s'était engagée à inclure dans les futurs contrats de délégation de service public l'obligation pour les nouveaux

opérateurs de recruter des agents de sécurité supplémentaires. En effet, la proposition de loi ne prévoit pas le transfert des contrats de travail des salariés de la RATP concourant aux missions réalisées par le service interne de sécurité. Vous pourriez peut-être, monsieur le ministre, nous éclairer sur ce point.

Les membres du groupe du RDSE se montreront attentifs quant à la traduction de ces annonces dans les faits. De la même manière, nous resterons mobilisés sur les différentes étapes de cette ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

La majorité de notre groupe votera en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDSE et UC.*)

M. le président. La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la proposition de loi d'initiative sénatoriale dont nous débattons ce soir entend aménager, fluidifier et finalement allonger le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau des autobus et autocars franciliens de la RATP.

Son auteur, notre collègue Vincent Capo-Canellas, dont je salue l'engagement sur ce dossier, rappelle, dans l'exposé des motifs du texte que nous nous apprêtons à voter, les raisons de ce report et propose l'ajustement de plusieurs dispositifs pour qu'aucun des salariés concernés n'y perde, en lien notamment avec le « sac à dos social » évoqué ici même dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Une transition réussie plutôt qu'une bascule chaotique : mon groupe y est naturellement favorable.

Concrètement, ce texte traduit législativement les préconisations formulées par la mission de préfiguration sociale confiée par l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, à Jean-Paul Bailly et Jean Grosset. Son objectif est justement de faciliter l'ouverture effective à la concurrence, en associant dans la concertation toutes les parties prenantes.

Rappelons-le, la fin du monopole des bus et des tramways de la RATP trouve ses racines dans le droit européen. Alors que nous parlons du réseau le plus dense d'Europe, cette concurrence a été anticipée par le législateur depuis la fin des années 2000, dans le cadre de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite loi ORTF.

Toutefois, des difficultés nouvelles survenues ces dernières années ont rendu indispensable une nouvelle intervention des parlementaires. Après avoir ouvert à la concurrence les bus RATP de la grande couronne, l'autorité organisatrice responsable a entamé une démarche identique pour la petite couronne et pour Paris au début de l'année dernière. Quelque 13 lots représentant au total 308 lignes de bus et 800 véhicules ont ainsi été identifiés. En guise d'illustration, et parce que je tiens tout de même à parler de la Bretagne (*Sourires.*), le plus petit lot a la taille du réseau de Rennes.

L'attribution des lots et, bien entendu, le passage des salariés d'un employeur à un autre représentant, nous le savons, un défi technique, opérationnel et social de grande ampleur.

La législation actuelle prévoit que le monopole de la RATP cesse le 31 décembre 2024, dans moins de quinze mois. Ce délai est jugé trop court. Avec les jeux Olympiques et Paralympiques qui se tiendront en France l'été prochain, le risque de désorganisation est réel dans de telles contraintes calendaires. De l'avis unanime des acteurs impliqués, cette configuration représente un risque important de rupture de

la continuité du service public. C'est impensable alors que plus de 10 millions de visiteurs sont attendus en juillet et août prochains à l'occasion de cet événement planétaire !

Dès le début de cette année, vous aviez envisagé cette hypothèse, monsieur le ministre. En avril dernier, vous vous étiez déclaré favorable à « un délai supplémentaire d'une durée raisonnable de deux ans pour la fin du monopole historique de la RATP », ce qui avait donné lieu à un premier vote positif, à l'Assemblée nationale, sur une initiative du groupe communiste.

Mme Valérie Pécresse, la présidente d'IDFM, avait par la suite, à son tour, donné un accord à « une mise en œuvre progressive ». C'est un geste d'apaisement que nous soutenons, car la réussite du processus à l'œuvre suppose de travailler à l'acceptabilité sociale des conditions de transfert aux nouveaux employeurs de près de 20 000 salariés.

Il est nécessaire d'entendre les préoccupations. Je pense notamment à l'absence de mobilité géographique contrainte, à la précision des modalités de transfert en fonction des différentes catégories d'emploi et à l'adaptation du champ des garanties sociales à tous les cas de transfert.

Le texte dont nous débattons, et sur lequel mon groupe a souhaité déposer quatre amendements, garantit un point d'équilibre. Il tend à élargir le socle des bénéficiaires du « sac à dos social », c'est-à-dire de ceux qui disposent de la portabilité des droits prévue dans la loi LOM.

Seront désormais éligibles l'ensemble des contrats de travail transférés, y compris ceux qui le seront à IDFM, ceux qui pourraient être employés dans une filiale non couverte par les conventions collectives du transport public ou ceux qui s'inscrivent dans le cadre d'une reprise en régie ou quasi-régie de certaines missions par l'autorité organisatrice.

L'objectif est de sécuriser les bénéfices des acquis sociaux pour l'ensemble des salariés transférés. Il est aussi prévu que le transfert des salariés se fasse par centre-bus et non plus par ligne, évitant ainsi à plus de 3 000 salariés de devoir changer de lieu de prise de poste, et qu'une procédure de volontariat soit lancée pour lisser les sureffectifs ou sous-effectifs.

Ce texte prévoit également un calendrier réaliste, échelonné sur une durée maximale de deux ans, entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026.

Notre rapporteur, Franck Dhersin, a apporté des évolutions bienvenues en commission, afin de sécuriser juridiquement les dispositions précitées, toujours afin de procéder à une ouverture à la concurrence équitable et plus juste. Le tout en maintenant la bonne synthèse entre les garanties sociales, l'équité concurrentielle et le respect de nos engagements supranationaux.

Ont ainsi été adoptées la prolongation du délai de règlement des différends pour une durée pouvant aller jusqu'à trois mois supplémentaires à compter d'une saisine complète et la remise d'un rapport au Parlement sur les moyens de l'Autorité de régulation des transports au regard de sa compétence en matière de différends relatifs à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

Enfin, le groupe RDPI proposera quelques modifications du texte portant sur le délai d'information des salariés avant le changement effectif d'exploitant déclenchant le droit de refuser le transfert ; sur la période de référence retenue dans le calcul du nombre de salariés équivalents temps plein transférés aux nouveaux employeurs afin d'informer ces derniers ; et sur la levée de certaines difficultés juridiques et opérationnelles que pourrait susciter la rédaction actuelle de l'article 2.

Mes chers collègues, nous pourrions échanger sur ces différents points. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC.)*

M. le président. La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne reprendrai pas – je vous épargnerai cela! – les points que j’ai évoqués lors de la défense de la motion tendant à opposer la question préalable, mais je voudrais préciser quelques éléments à la suite des réponses qui m’ont été apportées.

Tout d’abord, vous avez parlé, monsieur le rapporteur, de mesures « consensuelles » : permettez-moi de ne pas approuver l’emploi de cet adjectif, ou alors ce consensus ne concerne-t-il que quelques acteurs... En effet, pour beaucoup de ceux que nous avons rencontrés, il n’y a pas de consensus – je pense notamment aux organisations syndicales, mais également aux nombreux élus qui expriment de grandes inquiétudes.

Vous avez rappelé à juste titre que cette proposition de loi permettrait de couvrir « certains angles morts » – je reprends votre expression – de la loi de 2019. « Certains », cela ne signifie pas, par la force des choses, « tous », comme nous l’avons montré et comme l’ont expliqué les salariés et leurs représentants syndicaux, ce qui justifie en grande partie leur très nette opposition à ce texte.

Nous avons reconnu que quelques avancées avaient été réalisées. Mais, de notre point de vue, elles sont bien trop timides et insuffisamment fortes pour rassurer les salariés et garantir une mise en concurrence dans des conditions de sérénité propices à assurer la qualité du service public.

Néanmoins, je veux revenir sur la question des centres-bus. Vous avez expliqué que le fait de rattacher les agents non plus aux lignes, mais aux centres-bus était une avancée : nous en sommes bien d’accord, mais de très nombreuses inquiétudes demeurent.

Aujourd’hui, des centres-bus sont pleins ; demain, dans le cadre de l’allotissement et de la réorganisation du réseau, ils pourraient connaître de très grandes difficultés d’exploitation, et cela sans même parler de ceux qui pourraient accueillir potentiellement plusieurs délégataires ! Ces points sont des angles morts du texte, qui expliquent les inquiétudes que je viens d’évoquer ou, à tout le moins, les préoccupations qui s’expriment.

J’en viens à la réglementation européenne, sur laquelle vous êtes intervenu, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, à plusieurs reprises. La latitude existait et existe toujours. Vous défendez un assouplissement du calendrier, lequel est un point de convergence et de consensus – on peut employer à juste titre ce terme ici ! – entre vous et la présidente d’Île-de-France Mobilités.

Cependant, cet assouplissement aurait pu être étendu, d’autant que le calendrier, comme le montre la proposition de loi, est clairement laissé à la main d’Île-de-France Mobilités. Un report de deux ans est annoncé, du 31 décembre 2024 au 31 décembre 2026. En réalité, pour l’essentiel des lots, nous avons compris que cela irait beaucoup plus vite. Ce report n’est donc qu’une mesure d’affichage, alors même que, j’y insiste, le calendrier est à la main de la présidente d’Île-de-France Mobilités.

Mes chers collègues, vous avez été plusieurs à me dire, à la suite de mon intervention, que je ne me rendais pas compte que mon opposition à ce texte allait à l’encontre de ce que je défendais, parce que sinon tout se passera en une fois, en une nuit.

Répéter une chose inexacte n’en fait pas une vérité, vous en conviendrez aisément ! En effet, je n’ai jamais dit cela. En réalité – je me permettrai, monsieur le ministre, de vous apporter cette précision que vous sembliez attendre –, quand j’ai parlé de « décaler le décalage », c’est parce que, quand une loi tend à décaler une mesure dans le temps, sur votre demande, semble-t-il – en tout cas, c’est ainsi que vous avez présenté les choses –, afin de faciliter les discussions avec Île-de-France Mobilités, les parlementaires sont en droit de proposer un allongement du report.

Nous avons d’ailleurs déposé un amendement, dont vous avez sans doute pris connaissance, qui tendait à prévoir une ouverture à la concurrence à partir du 31 décembre 2031. Nous estimions qu’il fallait laisser passer les échéances électorales, en particulier celles de 2026 et 2028, pour permettre aux conseillers régionaux élus en 2028 de se prononcer en toute connaissance de cause sur le sujet. Mais avant toute chose, et c’est le plus important, nous voulions donner la possibilité aux citoyens de s’exprimer eux aussi sciemment.

Malheureusement, en vertu de l’article 40 de la Constitution, qui ne s’applique pas à la proposition de loi, laquelle prévoit un report très limité, tout amendement visant à élargir ce délai était frappé d’irrecevabilité. Nous le regrettons, mais nous avons bien proposé une solution de rechange.

Je terminerai en évoquant les propos, que j’ai écoutés très attentivement, de Louis Vogel. Mon cher collègue, vous avez repris différents exemples que j’avais cités, et je vous avoue que je me suis dit que nous étions finalement d’accord ! Certes, nous n’en tirons pas la même conclusion : pour vous, cette proposition de loi est nécessaire et vous allez la voter ; pour notre part, nous estimons qu’elle nous pousse à faire preuve de vigilance.

Quand Valérie Pécresse a été interrogée par la commission de l’aménagement du territoire et du développement durable sur les risques pour la continuité du service public, elle a répondu qu’il ne fallait pas s’inquiéter, que 36 lots avaient été ouverts en trois ans dans le cadre de la mise en concurrence pour la grande couronne, et elle a conclu en disant : « Nous sommes sereins. »

Je ne sais pas sur quel bilan elle s’appuie, mais elle laissait clairement entendre que les choses s’étaient bien passées et que tout cela était de bon augure pour l’ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Telle n’est pas la lecture que nous faisons de la situation.

Par ailleurs, lors de cette même audition, elle a expliqué que l’allotissement – le découpage de ces 12 fameux lots, plus un – avait été réalisé conformément aux souhaits de la RATP. Or ce n’est absolument pas ce qui nous a été dit par les représentants de la RATP ! Peut-être s’est-elle trompée dans les éléments de sa présentation, mais cela nous interroge...

Nous le disons clairement, c’est aux citoyens qu’il appartient de se prononcer. Il aurait été possible, dans le cadre de l’examen de cette proposition de loi, de décaler l’ouverture à la concurrence, afin de redonner de la sérénité à la fois aux professionnels, aux élus et aux citoyens.

En tout état de cause, le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain ne votera pas ce texte. *(Applaudissements sur les travées des groupes SER et GEST.)*

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Vincent Capo-Canellas applaudit également.)*

M. Roger Karoutchi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il faut bien admettre que notre débat de ce soir est quelque peu surréaliste ! Je viens d'entendre mon collègue socialiste dire qu'il faudrait attendre l'élection des conseillers régionaux de 2028 avant de se pencher sur le sujet de l'ouverture à la concurrence...

Privilège de la compétence ou de l'âge, j'étais déjà conseiller régional en 2004, lorsque le conseil régional d'Île-de-France était présidé par Jean-Paul Huchon.

C'est à cette époque que nous avons eu les premiers débats sur l'ouverture à la concurrence. Puis, il y a eu la directive de 2007 et la loi de 2009, alors que j'étais président du groupe UMP (Union pour un mouvement populaire) du conseil régional. Nous avons travaillé ensemble avec le président Huchon, qui était favorable à l'ouverture à la concurrence, alors que, pour ma part, j'avais des réserves.

Île-de-France Mobilités s'appelait alors le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France), et l'on m'expliquait que l'idéal, c'était l'ouverture à la concurrence. J'étais le premier à évoquer les garanties sociales – la situation était à front renversé ! (*Sourires.*) Alors même que j'étais le patron de la droite de l'opposition, c'était moi qui me demandais où tout cela allait nous mener... À l'époque, l'ouverture à la concurrence ne posait pas problème.

Après l'alternance de 2012, lorsque j'allais rencontrer le ministre des transports en tant que président de la commission des finances du conseil régional, avec Jean-Paul Huchon et Serge Méry – certains d'entre vous ont peut-être connu ce dernier, qui était alors le vice-président socialiste chargé des transports de la région –, on nous disait de ne pas nous inquiéter, car l'ouverture à la concurrence était une nécessité si l'on voulait sauver la RATP et le circuit des bus.

Je n'en étais pas forcément convaincu au début, mais, avec tant de socialistes qui m'expliquaient qu'ils avaient raison et moi tort, j'ai fini par me rallier à leur position et me dire que je m'inquiétais trop... (*Rires. – Mme Marie-Claire Carrère-Gée applaudit.*)

J'ai entendu les orateurs précédents affirmer qu'il ne fallait pas se précipiter. Avec une directive qui date de 2007 – il y a seize ans – et un premier texte de 2009 – il y a quatorze ans –, on ne peut pas dire que tel soit le cas ! De ce côté-là, on est tranquilles. Et si l'on attend les élections de 2028 pour prendre des mesures en 2032, il aura fallu de vingt-cinq à trente années pour transposer la directive...

Au fond, pour être moi-même utilisateur du réseau de bus parisien, et même francilien, puisque ma ligne vient de Levallois, je comprends très bien que l'on négocie les garanties sociales, que l'on se demande comment les machinistes vivent cette situation et que l'on veille réellement aux équilibres. (*M. Pascal Savoldelli s'exclame.*)

En revanche, les grandes expressions qui, en réalité, ne servent qu'à bloquer le débat n'ont pas de sens. Si d'un côté, on dit : « Non, ce n'est pas de l'ouverture à la concurrence, c'est une privatisation », et de l'autre : « Mais non, pas du tout, c'est de la délégation de service public »,...

M. Pascal Savoldelli. C'est bien !

M. Roger Karoutchi. Mon cher collègue, je ne vous ai pas interrompu tout à l'heure, alors je vous prie de me laisser parler !

M. Pascal Savoldelli. C'est un petit moment de vérité...

M. Roger Karoutchi. Peut-être pour vous !

Les choses sont claires. Je puis comprendre que l'on soit par principe hostile à l'ouverture à la concurrence, mais je ferai remarquer que la position des socialistes sur cette question a sensiblement évolué...

Il est prévu un délai de deux ans qui commencera à courir à partir du 1^{er} janvier 2025, soit dans un an : cela signifie qu'on laisse trois ans – trois ans ! – au Parlement, à Île-de-France Mobilités et à la région pour améliorer encore, avec les syndicats, le « sac à dos social ». Par parenthèse, je déteste cette expression, qui me fait penser à un sac de pierres qui va nous faire couler... Pour ma part, je préfère parler de « garanties sociales ». Nous avons donc trois ans pour avancer ensemble et pour donner des garanties aux personnels, car cette entreprise mérite mieux que ce qu'en pensent aujourd'hui ses usagers.

J'ai toujours été un défenseur absolu des services publics de transport, que ce soit la RATP ou la SNCF, parce que j'ai été élevé, comme beaucoup d'autres ici, dans le culte du chemin de fer, du métro, de l'autobus et du respect des personnels qui s'y consacrent. Aussi, faisons en sorte que les évolutions prévues ne bloquent pas le système !

Les syndicats évoquent les machinistes qui seraient extrêmement mécontents. Mais ils le sont depuis des années, depuis bien avant l'ouverture à la concurrence ! Je l'ai dit à Jean Castex et aux précédents présidents de la RATP.

J'ai proposé – la gauche n'en a pas voulu, et la droite non plus d'ailleurs – la création d'une entreprise unifiée de transports publics en Île-de-France, regroupant la RATP, SNCF Île-de-France et la Société du Grand Paris, pour avoir un bloc public qui fonctionne bien. On m'a expliqué, en particulier la gauche, que j'avais tort, qu'il valait mieux conserver la RATP avec les lignes de bus, pour qu'il n'y ait pas un grand bloc trop facile à privatiser. Maintenant, on m'explique que, si on libéralise, si l'on ouvre à la concurrence le réseau de bus, c'est une privatisation déguisée... (*M. Pascal Savoldelli proteste.*)

Chacun veut faire avancer les choses pour le plus grand bien des machinistes, mais aussi des usagers. Car, finalement, les services publics de transport n'ont qu'un seul et unique objectif : satisfaire leurs usagers. C'est ainsi que l'on défend le service public, car si les usagers sont mécontents, c'est dramatique.

Je voterai ce texte, puisqu'il nous est dit qu'un délai est nécessaire pour mieux négocier et améliorer encore les garanties sociales. Mais, à un moment, il faut se décider. Soit on ouvre à la concurrence en donnant toutes les garanties, soit, pour des raisons diverses, on ne le fait pas, mais alors, je vous le dis, le service public sera en danger ! (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP.*)

Mme Marie-Claire Carrère-Gée. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Joshua Hochart.

M. Joshua Hochart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la fin du monopole de la RATP, le 31 décembre 2024, a été actée de longue date par la Commission européenne, pour des raisons qu'elle a négociées avec la France, laquelle s'est soumise à cet objectif sans prêter attention à son propre calendrier, marqué notamment par l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques l'été prochain.

Bien évidemment, le risque d'un mouvement social durant les jeux Olympiques nous inquiète tous. En effet, malgré les nombreuses années de préparation depuis l'annonce de la privatisation, les conditions de l'ouverture à la concurrence ne sont toujours pas réunies.

En dépit des appels d'offres lancés en 2020, le processus d'ouverture à la concurrence pose des problèmes de nature opérationnelle, technique, réglementaire et surtout sociale, avec l'absence de certitude quant aux conditions de transfert des agents de la RATP.

Les difficultés que rencontrent les usagers des transports franciliens depuis *a minima* la période de la covid-19 sont considérables, malgré une hausse importante du prix du titre de transport. À la RATP, c'est un peu comme avec les impôts : moins ça va, plus on paye !

Mme Valérie Pécresse annonce un retour à la normale quasiment tous les mois, mais visiblement ses prévisions ne se réalisent jamais, le taux de ponctualité étant toujours en baisse. Ce sont souvent les plus précaires, ceux qui habitent loin de leur travail, parce que le prix du logement, notamment parisien, en a chassé plus d'un, qui souffrent de cette situation de monopole du réseau RATP.

L'ouverture à la concurrence permettra, j'en suis persuadé, de négocier une amélioration de la qualité du service au bénéfice des voyageurs et une baisse des tarifs sur l'ensemble du réseau. Une véritable négociation sociale sur les conditions de transfert du personnel est nécessaire pour que l'ouverture de la concurrence soit véritablement préparée durant ces deux années de report. Il ne faudrait pas que notre vote en faveur de cet allongement du délai ne se traduise finalement que par un simple report du chaos annoncé.

Nous voterons donc en faveur de ce texte.

M. le président. La parole est à M. Philippe Tabarot. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. Vincent Capo-Canellas applaudit également.*)

M. Philippe Tabarot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les différentes crises qui se sont succédées ont mis en lumière non seulement les éléments clés, mais également les points de faiblesse de la mise en concurrence des services de transport.

Pour autant, l'ouverture à la concurrence doit-elle rester à quai ? Je ne le pense pas. Bien au contraire, elle doit se poursuivre avec méthode, pour réintroduire ce qui peut faire défaut dans une situation historiquement monopolistique.

La concurrence incite à l'innovation, à la performance et à la mise en œuvre de politiques tarifaires attractives qui permettent d'accroître la demande. Je sais que tel n'est pas le débat de ce soir, mais j'ai tout de même envie de vous le dire : la concurrence n'est pas un gros mot ; c'est une réelle chance, et elle mérite d'être menée jusqu'à son terme. C'est le cas avec cette proposition de loi déposée par notre collègue Vincent Capo-Canellas.

Lors de la préparation du processus d'ouverture à la concurrence, la RATP et Île-de-France Mobilités ont fait face à des difficultés opérationnelles auxquelles ce texte permet de répondre.

En plus de laisser à IDFM la possibilité d'étaler l'ouverture à la concurrence des bus jusqu'au 31 décembre 2026, la proposition de loi garantit aux agents l'absence de mobilité géographique contrainte, tout en affinant les modalités de transfert selon les catégories d'emploi et le lieu d'exercice des missions. Nous avons pu le constater lors de notre visite au centre-bus de Montrouge.

Ce texte montre aussi que l'initiative parlementaire est source de performance.

Sur la forme, tout d'abord. D'une part, en montrant que les autorités de la mobilité et les opérateurs peuvent enfin anticiper et améliorer le service. D'autre part, en permettant à un État habituellement plus prompt à contraindre et pénaliser de devancer un problème.

En l'espèce, l'État et le législateur fixent ici un meilleur cadre et définissent les principes que l'autorité organisatrice serait chargée de mettre en œuvre pour tous les opérateurs.

Sur le fond, ensuite, le Sénat souligne un fait essentiel : les mobilités en Île-de-France constituent un enjeu immense, non seulement en raison des jeux Olympiques et Paralympiques, mais aussi parce que l'Île-de-France compte l'un des plus importants réseaux de transports européens.

Sans esprit de polémique ou de chantage syndical, nous formons le vœu, au travers de cette proposition de loi, que la gestion des transports, en cette période exceptionnelle, soit à la hauteur des attentes, et qu'elle le soit aussi bien pour les dirigeants du monde qui seront présents que pour n'importe quel Francilien.

Au regard des enjeux, je souligne que ce texte consacre l'intérêt des usagers et des agents, tout en bâtissant une échelle précise des compétences. Dans quel but ? Pour la seule qualité du service.

Cet ajustement n'est ni un rétropédalage ni un abandon. Il était difficile d'envisager quelle serait leur nouvelle affectation des 19 000 salariés au 1^{er} janvier 2025, de basculer vers l'ouverture à la concurrence d'un seul coup.

Avec la voie qui est proposée, laquelle se veut progressive, apaisée, pragmatique et responsable, l'usager a tout à gagner. C'est, me semble-t-il, le but que nous visons tous. Par un compromis raisonnable, nous pensons que notre service public, celui des bus d'Île-de-France, fonctionnera le mieux possible.

C'est une avancée sécurisée et graduée, qui nous rappelle la chance qu'offre la concurrence face aux fausses idées entretenues. La concurrence n'est pas la privatisation, puisque le contrôle public est maintenu. Elle n'est pas non plus la précarisation sociale, l'emploi étant maintenu et les garanties sociales – et non, cher Roger Karoutchi, le « sac à dos social » ! – préservées.

La concurrence, c'est tout le contraire. Elle est vertueuse par le recours aux délégations de service public, qui instaurent un dialogue plus compétitif et équilibré entre l'autorité organisatrice de la mobilité et les opérateurs.

J'en ai d'ailleurs été le témoin privilégié dans ma région, lorsque nous étions les premiers à mettre en œuvre cette concurrence pour le TER, avant même que le rapporteur n'en fasse de même dans les Hauts-de-France !

Notre commission de l'aménagement du territoire a choisi de rester fidèle à cette ambition réformatrice, très équilibrée.

Pour conclure, la réussite de ce processus supposait plusieurs conditions : la remise en jeu à une fréquence relativement régulière, mais raisonnable, de l'organisation d'un service public de transport ; la garantie à la fois de la continuité et de la qualité du service offert aux usagers du réseau de bus francilien ; enfin, l'acceptabilité sociale dans les conditions de transfert et dans l'ajustement de certaines garanties, pour en préserver le bénéfice à l'ensemble des salariés concernés.

Le monde avance, le transport français ne peut reculer ! Il ne peut reculer face aux menaces sociales, face aux difficultés opérationnelles qui ne doivent pas entraver le service public pour les usagers et pour les Français, qui en sont les contribuables financeurs.

Cette proposition de loi répond à cette donne opérationnelle, sociale et économique. Aussi, au vu des réponses apportées, du cadre posé et de l'équilibre trouvé, le groupe Les Républicains votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP.*)

M. Vincent Capo-Canellas. Très bien !

M. Franck Dhersin, rapporteur. Bravo !

M. le président. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE
À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE
DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN DE LA RATP

Article 1^{er}

- ① I. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 3111-16-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Le premier alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie des missions de service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d'Île-de-France opéré par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, l'ensemble des contrats de travail en cours des salariés affectés à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés aux nouveaux employeurs.
- ⑤ « Par dérogation au premier alinéa, les contrats de travail des salariés concourant aux missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1-2, aux missions des structures centrales de la Régie autonome des transports parisiens hors entités mutualisées, ainsi qu'à certaines fonctions des entités mutualisées dont la liste est fixée par décret, sont exclus du champ du transfert. » ;
- ⑥ b) Au 1°, après le mot : « partie », sont insérés les mots : « des missions » ;
- ⑦ c) Au 2°, après le mot : « partie », sont insérés les mots : « des missions » ;
- ⑧ 2° Après le même article L. 3111-16-1, il est inséré un article L. 3111-16-1-1 ainsi rédigé :
- ⑨ « *Art. L. 3111-16-1-1.* – Pour l'application de la présente section, on entend :
- ⑩ « 1° Par "centre-bus" : toute entité du cédant chargée de l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar, du remisage et, le cas échéant, de la maintenance des véhicules associés aux lignes ;
- ⑪ « 2° Par "entités mutualisées" : toute entité du cédant, dont l'activité n'est pas dédiée qu'à un seul centre-bus, au sein de laquelle des salariés concourent directement ou indirectement au service régulier de transport public par autobus ou autocar, ou à une partie des missions exercées au sein de ce service ;
- ⑫ « 3° Par "service" : l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar, le remisage et, le cas échéant, la maintenance des véhicules associés aux lignes au sein d'un centre-bus, ainsi que les activités y concourant directement ou indirectement. » ;
- ⑬ 3° Le 1° de l'article L. 3111-16-2 est ainsi modifié :
- ⑭ a) Après le mot : « transmises », sont insérés les mots : « individuellement et collectivement » ;
- ⑮ b) Après le mot : « "cessionnaire", », sont insérés les mots : « concernant notamment l'existence et les conditions du transfert de leur contrat de travail, » ;
- ⑯ c) Après le mot : « partie », sont insérés les mots : « des missions » ;
- ⑰ 4° L'article L. 3111-16-3 est ainsi rédigé :
- ⑱ « *Art. L. 3111-16-3.* – Sans préjudice des articles L. 3111-16-1 et L. 3111-16-4, le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès des nouveaux employeurs est déterminé par centre-bus, par entité mutualisée, par catégorie d'emploi et par poste.
- ⑲ « Ce nombre correspond à l'équivalent en emplois à temps plein concourant à l'exploitation du service concerné, à l'exception des salariés concourant aux missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 3111-16-1, dans les douze mois qui précèdent la date de notification du contrat de concession.
- ⑳ « Ce nombre peut être déterminé en fonction de l'évolution prévisionnelle des effectifs du cédant jusqu'à la date du changement d'attributaire.
- ㉑ « Ce nombre est arrêté d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice sur la base des éléments transmis par le cédant et dans le respect du secret des affaires.
- ㉒ « En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des transports dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-3. La décision de l'Autorité de régulation des transports s'impose aux parties.
- ㉓ « Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;
- ㉔ 5° L'article L. 3111-16-4 est ainsi rédigé :
- ㉕ « *Art. L. 3111-16-4.* – I. – Les contrats de travail des salariés affectés à un centre-bus sont transférés au nouvel exploitant du service auquel ce centre-bus est rattaché.
- ㉖ « Par dérogation au premier alinéa du présent I, les salariés affectés à un service devant être rattaché, en tout ou partie, à un autre centre-bus à l'issue de la procédure de mise en concurrence peuvent, à la demande de l'autorité organisatrice, lorsque les besoins prévisionnels en effectifs du service transféré le justifient, se porter volontaires, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, en vue de la reprise de leur contrat de travail par le nouvel exploitant du service public au sein de cet autre centre-bus.
- ㉗ « II. – Par dérogation au I, un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles le cédant fait appel au volontariat, parmi les salariés affectés à la

conduite de nuit, pour le transfert de leur contrat de travail auprès du nouvel exploitant du service de nuit auquel ils sont actuellement affectés.

- 28 « III. – Pour les salariés du cédant affectés à chaque entité mutualisée participant à l'exploitation de l'ensemble des centres-bus auxquels se rattachent les services transférés, un décret en Conseil d'État fixe pour chaque service transféré :
- 29 « 1° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat ;
- 30 « 2° Les modalités de désignation des salariés, par entité mutualisée, par catégorie d'emplois et par poste ;
- 31 « 3° Les modalités et les délais d'établissement et de communication par le cédant de la liste des salariés désignés dont le contrat est susceptible d'être transféré.
- 32 « IV. – Pour les services ou parties de services ou les missions ou parties de missions exercées au sein de ces services, que l'autorité organisatrice décide de fournir elle-même ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, les salariés du cédant concourant à l'exploitation du service ou de la mission concerné font l'objet d'un transfert de leur contrat de travail, selon le cas, à l'autorité organisatrice ou à l'entité.
- 33 « V. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;
- 34 5° *bis* (nouveau) À la première phrase du I de l'article L. 3111-16-5, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « six » ;
- 35 6° Au premier alinéa des articles L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10, la référence : « L. 3111-16-1 » est remplacée par la référence : « L. 3111-16-1 » ;
- 36 7° L'article L. 3111-16-11 est ainsi modifié :
- 37 a) Le mot : « ou » est remplacé par le signe : « , » ;
- 38 b) Après les mots : « auxiliaires de transport », sont insérés les mots : « , par les dispositions applicables au sein de l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, par les dispositions applicables au sein de l'établissement public Île-de-France Mobilités ou par les dispositions applicables au sein des filiales des entreprises de transport public urbain régulier de personnes concourant aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance de service régulier de transport public, » ;
- 39 8° L'article L. 3111-16-12 est complété par les mots : « , y compris dans le cas prévu au 1° de l'article L. 3111-16-1 ».
- 40 II (nouveau). – Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les moyens de l'Autorité de régulation des transports au regard de la nouvelle compétence prévue à l'article L. 3111-16-3 du code des transports en matière de différends relatifs à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 21 rectifié *bis*, présenté par MM. Uzenat, Jacquin et Temal, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas

et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Ficher, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazay, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane, est ainsi libellé :

Alinéas 3 à 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

a) Le premier alinéa de l'article L. 3111-16-1 du code des transports, est complété par une phrase ainsi rédigée : « La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d'emploi pour l'ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d'un statut particulier ou d'une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si les nouvelles conditions d'emploi sont plus favorables au salarié » ;

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Veuillez m'excuser de citer encore une fois cette expression, car nous avons déjà longuement débattu de ce sujet lors de la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable puis en discussion générale, mais elle a été consacrée par les organisations syndicales : avec cet article, il s'agit bien de charger le plus possible le « sac à dos social » afin de rassurer au maximum les salariés.

Néanmoins, les garanties proposées ne nous paraissent pas suffisantes et des angles morts demeurent, ceux-là mêmes qui ont conduit à une détérioration des conditions d'emploi en grande couronne lors de l'ouverture à la concurrence. Je le répète, nous ne pouvons pas faire abstraction de cet exemple, qui n'est pas si ancien et qui doit nous servir d'alerte.

La détérioration des conditions d'emploi et la dégradation des conditions de travail et de rémunération des agents transférés aux opérateurs privés, avec des conséquences pour ceux-ci, s'ajoutent au malaise social et aux inquiétudes, et diminuent l'attractivité de ces métiers, pour lesquels on éprouve déjà énormément de difficultés à recruter. *In fine*, la qualité du service rendu à nos concitoyens pâtit de l'augmentation des démissions et du turnover accru.

Aussi, mes chers collègues, pour éviter une telle situation, nous vous invitons à adopter cet amendement, afin de garantir au maximum les droits sociaux acquis par les agents qui feront l'objet d'un transfert, les « garanties sociales », pour reprendre l'expression de Roger Karoutchi. Ces garanties doivent être aussi grandes que possible, afin que ce service public soit assuré dans les meilleures conditions.

M. le président. L'amendement n° 16 rectifié, présenté par M. Barros, Mme Varailles, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

« Aucune modification du niveau de service, tel qu'il était assuré au 29 septembre 2023, ne peut être opérée à l'issue du changement d'exploitant. »

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Cet amendement vise à retenir comme référence du niveau de service la date de dépôt de ce texte – le 29 septembre 2023 –, afin de garantir, au moment de l'ouverture à la concurrence, l'offre de service existant à cette date.

Pourquoi cette disposition ? Parce que, bizarrement, depuis quelques semaines ou quelques mois, des lignes commencent déjà à disparaître. On a l'impression que se produit une anticipation de la réduction de l'offre sans attendre la mise en place du dispositif.

Par conséquent, nous proposons de caler la date de référence au 29 septembre 2023, pour éviter que nous ne nous retrouvions avec un réseau dépouillé avant même l'ouverture à la concurrence.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. En tendant à maintenir les droits issus du statut particulier de la RATP sans possibilité de remise en cause, l'amendement n° 21 rectifié *bis* contribue à rigidifier les relations salariés-employeur et s'éloigne de l'esprit des dispositions prévues par la proposition de loi.

Je tiens à le rappeler, cette proposition de loi élargit le bénéfice du sac à dos social à un plus grand nombre de salariés et assure la portabilité de certaines garanties statutaires de la RATP et des acquis sociaux de haut niveau. Ces modalités ont fait l'objet de longs débats lors de l'examen de la LOM, qui a permis d'atteindre un équilibre satisfaisant, conciliant droits des salariés et équité concurrentielle, équilibre auquel il ne me semble pas opportun de toucher.

C'est pourquoi la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Quant à l'amendement n° 16 rectifié, il est quelque peu incongru : il vise à figer l'organisation de l'exploitation des lignes de bus à son état au 29 septembre 2023. Ce dispositif est contraire au principe de mutabilité du service public, dégagé par la jurisprudence du Conseil d'État en 1902 : si les habitudes de transport des Franciliens ou la démographie régionale viennent à changer, le niveau de service doit pouvoir s'adapter à l'évolution de la demande de transport et aux besoins des usagers.

La commission émet donc également un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je souhaite au préalable préciser quelques éléments.

On a beaucoup comparé ce soir le réseau de transport francilien à d'autres réseaux, notamment pour souligner les importantes difficultés de recrutement à la RATP. Or, comme l'ont rappelé plusieurs orateurs, les difficultés de recrutement dans le transport public sont fortes partout en France : ce sont des métiers en tension dans tout le pays. Quand on étudie la carte des difficultés de recrutement, on n'observe pas de différence entre l'Île-de-France et le reste du territoire ni entre les métropoles qui ont choisi la régie et celles, beaucoup plus nombreuses, qui recourent à la délégation de service public.

À ce propos, monsieur Fernique, il ne s'agit pas de « délégation de service public au privé », pour reprendre vos termes. La délégation de service public, dont nous parlons ici, existe

depuis cent cinquante ans. Il s'agit, pour une autorité publique, de définir un cahier des charges et de confier temporairement l'exercice d'un service public, sous son autorité, à un ou à plusieurs opérateurs privés qu'elle désigne et qu'elle surveille. C'est le principe même de l'autorité organisatrice.

Or – rappelons une vérité simple, qui devrait être assez largement partagée, puisque M. Karoutchi nous invite à un peu de bon sens – l'immense majorité des métropoles de France, toutes sensibilités politiques confondues, procèdent déjà ainsi ! Une majorité des mairies organisent leurs transports publics, en général par un réseau de bus, sous la forme d'une délégation de service public, choisissant un opérateur pour une durée limitée.

Ainsi, ce qui est proposé dans ce texte – on peut être pour ou contre, je ne vais pas relancer le débat, tout cela a été largement évoqué –, ce n'est pas un dispositif extraordinaire, qui nous serait imposé de Bruxelles, ce n'est pas non plus une mesure ultralibérale ou saugrenue : c'est la délégation de service public que la France a inventée voilà cent cinquante ans. Cela n'a donc rien d'extrêmement original...

Quant aux difficultés de recrutement, je le répète, elles sont fortes partout. Néanmoins, puisqu'il y a un certain nombre de galères, que vous avez signalées, mais qui sont indépendantes du sujet qui nous occupe,...

M. Fabien Gay. Ah bon ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Oui, puisqu'elles existent ailleurs !

Néanmoins, disais-je, la RATP a lancé cette année le plan de recrutement le plus important de son histoire – 6 600 recrutements, notamment de machinistes, mais également d'agents de toutes catégories – et elle est en voie d'atteindre les objectifs de ce programme inédit, alors même que l'on ne sait pas encore exactement, puisque nous en discutons ce soir, quel sera le calendrier exact de l'ouverture à la concurrence.

Cela démontre d'ailleurs bien que ni le principe de l'ouverture à la concurrence ni même l'incertitude, qu'il faut toutefois lever, ne sont des freins à l'attractivité des métiers et au recrutement au sein de la Régie autonome des transports parisiens, dès lors que l'on y met les moyens en matière de salaire et de conditions de travail.

Il fallait rétablir ces quelques vérités importantes.

J'en viens maintenant aux amendements en discussion – je vous rassure, les autres avis que j'émettrai seront plus brefs...

Pour ce qui concerne l'amendement n° 21 rectifié *bis*, on l'a dit, le sac à dos social est extrêmement complet et ce texte ajoute d'autres garanties. Sans toutes les énumérer, j'en citerai quelques-unes : la garantie de rémunération et d'emploi, la portabilité du régime spécial de retraite de la RATP ou encore le maintien des conventions et accords collectifs. Ce sac à dos me semble donc bien rempli, non pas de pierres, mais de garanties importantes, dont nous augmentons le nombre au travers de cette proposition de loi. Je pense notamment au principe de volontariat pour l'affectation aux centres-bus. C'était très attendu – aucune organisation syndicale n'en disconvient, puisque cela correspondait à leur demande.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

Je suis encore plus défavorable, si j'ose dire, à l'amendement n° 16 rectifié, parce qu'il serait quelque peu étonnant – concurrence ou non – de définir à une date donnée, pour

l'autorité organisatrice des transports, en Île-de-France ou ailleurs, un niveau de service, de desserte, que l'on ne pourrait plus jamais modifier. Ce serait assez curieux. Je ne défends pas ici l'État, puisque ce sont la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités qui organisent les choses, mais il faut évidemment laisser l'autorité organisatrice définir son offre de services, que l'on ouvre ou non le service à la concurrence.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Je commencerai par remercier M. Karoutchi (*Mme Cécile Cukierman rit.*), car il a dit une vérité, à savoir que l'ouverture à la concurrence préparait la privatisation. Il l'a très bien démontré.

M. Roger Karoutchi. Je n'ai jamais dit cela! (*Exclamations amusées sur des travées des groupes Les Républicains et INDEP.*)

M. Fabien Gay. Si!

Pourquoi? Parce que l'ouverture à la concurrence concernera les filiales mêmes de la RATP. On va donc désintégrer le service public, privatiser les filiales une à une et mettre en concurrence les salariés les uns contre les autres, alors qu'ils proviennent de la même entité. (*M. Roger Karoutchi fait des signes de dénégation.*)

Monsieur le ministre, vous nous dites que cette mesure est conçue pour les usagers, qui vivent la galère au quotidien, et pour les salariés, mais, vous le dites vous-même, il manquait l'an dernier 1 800 chauffeurs de bus et l'on n'arrive pas à recruter, malgré le grand plan lancé par Jean Castex! Quel est l'horizon?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Maintenant!

M. Fabien Gay. Les conducteurs ont de petits salaires et vous leur avez cassé le statut et retiré la retraite, à eux comme à l'ensemble des salariés! Cela ne donne pas envie de conduire un bus pour un salaire qui commence à 1 300 euros par mois. De fait, on ne trouvera pas de candidats.

En réalité, l'enjeu n'est pas l'augmentation du niveau de salaire des conducteurs. D'ailleurs, la galère est la même pour les salariés et pour les usagers: la galère vécue au quotidien par un salarié dans son bus entraîne aussi une dégradation du service pour les usagers – arrêtons donc d'opposer les uns aux autres. Le véritable enjeu est que vous voulez préparer les jeux Olympiques et Paralympiques (JOP), afin qu'ils se passent sereinement, en repoussant l'échéance. C'est le seul objectif! Un certain nombre de nos collègues de droite l'ont déclaré.

Cette proposition de loi ne réglera rien pour les salariés et encore moins pour les usagers, qui connaissent déjà la galère. Si l'on nous dit que l'ouverture à la concurrence améliorera les transports du quotidien – par exemple, la ligne B du réseau express régional d'Île-de-France ou les lignes de bus, qui, dans notre département, accusent parfois, mon cher collègue Capo-Canellas, cent minutes d'attente –, nous signons des deux mains!

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Fabien Gay. Toutefois, vous le savez, le service sera encore plus dégradé, pour un prix qui augmentera chaque année.

M. le président. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. Je veux répondre à l'argument selon lequel de nombreux territoires exercent leur compétence en matière de transport et de déplacement en recourant à une délégation de service public. Oui, c'est une réalité. Je viens

moi-même d'une agglomération qui fait ce choix depuis de nombreuses années. Pour autant, même quand c'est déjà une habitude depuis plusieurs années, le renouvellement prend près de deux ans de préparation. J'en ai fait l'expérience il y a quelques mois.

Or la situation qui nous occupe n'est comparable à aucune autre sur aucun territoire! On ne peut pas affirmer que, puisque l'on recourt déjà à la délégation de service public dans des agglomérations ou des métropoles, on peut le faire sans aucun problème sur le territoire d'Île-de-France. En effet, et cela a été rappelé, l'échelle est sans commune mesure: nous parlons de douze fois la ville de Nantes ou de Rennes; cela pourra se faire non pas en une nuit, certes, mais en l'espace de quelques mois. Nous considérons que tout cela mérite de prendre le temps, pour les agents, les organisations syndicales et les usagers, qui doivent être au cœur de nos préoccupations.

Vous l'indiquez vous-même, monsieur le ministre, les difficultés de recrutement concernent toutes les régions – je le vois moi-même en Bretagne –, pour les acteurs tant privés que publics, mais la mise en concurrence ne règle rien de ce point de vue. En écoutant certains d'entre nous, on pourrait presque penser que cette décision constituera un remède à tous les problèmes que nous pouvons connaître; or ce n'est pas vrai. Du reste, les difficultés de recrutement que connaît la RATP, les entreprises attributaires des lots délégués en grande couronne y sont d'ores et déjà confrontées et en témoignent, en affirmant que leur modèle n'est en l'état soutenable ni financièrement ni socialement.

Nous appelons donc au renforcement des garanties, afin de maintenir l'attractivité de ces métiers et d'assurer la continuité et la qualité du service public.

M. le président. La parole est à Mme Cécile Cukierman, pour explication de vote.

Mme Cécile Cukierman. Monsieur le ministre, j'ai entendu votre avis sur notre amendement. Malgré l'heure tardive, je souhaite intervenir, car je ne voudrais pas que l'on se méprenne.

M. Fabien Genet. Jamais! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Cécile Cukierman. Sans doute, mais, apparemment, il vaut mieux le préciser...

Vous avez raison, monsieur le ministre, dans un an, deux ans ou dix ans, la disposition que nous proposons *via* cet amendement sera certainement dépassée, parce que la demande aura été amplifiée. Reste que nous avons ce soir un débat de dupes: vous, l'exécutif, avez des moyens, quand nous, parlementaires, ne pouvons procéder qu'à des ajustements. Tel est en effet la réalité de la démocratie parlementaire dans notre pays.

Aussi, quand nous proposons d'insérer dans le texte qu'« aucune modification du niveau de service, tel qu'il était assuré au 29 septembre 2023, ne peut être opérée à l'issue du changement d'exploitant », vous pouvez voir les choses de deux manières différentes.

Soit, comme vous venez de le faire, vous balayez d'une manière assez cynique le problème de l'ouverture à la concurrence, laquelle – nous le savons d'expérience dans un certain nombre de régions de France – n'a rien réglé, puisqu'il y a même des marchés infructueux sur des lots ouverts à la concurrence, ceux-là mêmes qui devaient être les plus rentables: « On allait voir ce qu'on allait voir... » – de fait, on a vu ce qu'on a vu, c'est-à-dire rien.

Soit vous avez une autre lecture de cet amendement, à savoir qu'il s'agit d'un point de départ et que, quel que soit demain le besoin des populations, ce besoin sera satisfait par la garantie d'un service minimal en matière de transport, puis amplifié à partir de ce seuil.

Vous n'avez pas fait ce choix. C'est le jeu de la démocratie, mais nous ne pouvons pas le soutenir.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. À la suite du rapporteur, je veux indiquer aux auteurs de l'amendement n° 21 rectifié *bis* que la proposition de loi apporte un certain nombre de garanties. La présidente de la région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités a indiqué en audition qu'elle ajoutait d'ores et déjà dans les cahiers des charges la mention des garanties sociales. Je pense donc que nous répondons à cette préoccupation au moins aussi bien que ce que vous proposez de faire *via* cet amendement.

Beaucoup d'entre nous essaient en outre d'aborder la question sous l'angle des difficultés de recrutement, comme si la perspective de mise en concurrence pouvait avoir quelque influence sur cette question. Nous savons tous que l'on rencontre des difficultés de recrutement dans beaucoup de métiers. Chacun conviendra donc que ce n'est pas propre à la RATP.

Par ailleurs, cette entreprise vient d'indiquer qu'elle avait déjà atteint 80 % de son objectif de recrutement de l'année. Il y a une mobilisation de toute l'entreprise pour être attractive, il y a un travail d'adaptation à faire en ce sens et la RATP y parvient.

Enfin, je me suis rendu vendredi dernier dans le dépôt de bus d'Aubervilliers, qui est le deuxième d'Île-de-France par la taille. J'y ai passé plus de deux heures : nous avons fêté le millième bus roulant au biométhane et la mise en service par la RATP d'installations nécessaires à ce carburant. Cela démontre que l'entreprise a entamé la transition écologique et que les chauffeurs machinistes ainsi que ceux qui assurent la maintenance sont mobilisés dans ce but.

Bref, je ne voudrais pas que l'on noircisse le tableau aux fins d'orienter le débat dans une direction moins concrète que celle que nous essayons de suivre pour apporter des réponses directes et utiles.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. La concurrence ne mérite ni cet excès d'honneur ni cette indignité, comme disent les grands auteurs.

Évidemment, personne n'a jamais prétendu que l'ouverture à la concurrence serait l'alpha et l'oméga de la politique des transports publics ni qu'elle réglerait des problèmes qui n'ont pas attendu ce débat pour exister. Je n'ai jamais prétendu cela et ce n'est pas non plus l'esprit de la proposition de loi de M. Capo-Canellas.

Monsieur Gay, vous avez évoqué le RER B. C'est un très bon exemple : c'est en effet la galère. On ne va pas en parler toute la nuit, d'autant qu'il n'est en rien concerné par le processus d'ouverture à la concurrence et qu'il n'est pas près de l'être !

M. Fabien Gay. Lui, on va le laisser crever...

M. Clément Beaune, ministre délégué. Pourtant, c'est bien la galère. Ce n'est donc pas lié à l'ouverture à la concurrence qui se profile. Par conséquent, ne rapportons pas tout à cette évolution.

Nous disons simplement qu'il y a plein de choses à faire pour le transport public, notamment de l'investissement – nous serons peut-être d'accord là-dessus –, et que la RATP, malgré le processus d'ouverture à la concurrence du transport de bus et les incertitudes actuelles, est attractive en matière de recrutement. Ce n'est d'ailleurs pas lié au statut, puisqu'elle n'aura jamais autant recruté que depuis la réforme des retraites ; c'est plutôt lié à l'augmentation des salaires, car, oui, les conditions de travail comptent.

Par conséquent, entendons-nous, ce n'est ni la question de l'ouverture à la concurrence ni celle du statut, qu'il ne faut pas mettre à toutes les sauces, qui sont le sujet central.

Évidemment, je le répète, l'ouverture à la concurrence ne réglera pas les problèmes qui n'y sont pas liés. Il faudra investir, notamment dans le réseau ferroviaire – c'est d'ailleurs ce que nous faisons, nous en parlerons lors de l'examen du projet de loi de finances –, et changer le matériel roulant.

Aussi, n'élargissons pas le débat à des sujets qui n'ont rien à voir et ne mettons pas le sujet de l'ouverture à la concurrence à toutes les sauces idéologiques. (*M. Fabien Gay proteste.*)

La question est : cela dégradera-t-il le service ? Je ne le crois pas. (*Mme Cécile Cukierman proteste.*)

Cela peut-il apporter des bénéfices ? Je le crois, si c'est conduit en suivant un calendrier raisonnable et sous l'autorité de l'autorité organisatrice, avec des garanties sociales renforcées. Or, je parle sous le contrôle de M. Capo-Canellas, assouplissement du calendrier et renforcement des garanties sociales sont les deux seuls objets très simples et très concrets de cette proposition de loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 5, présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 19

Après le mot :

date

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

« de publication des avis de concession, la date de notification de l'attribution directe ou la date de notification au cédant de la décision de l'autorité organisatrice de fournir elle-même le service ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. »

La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Le fait de fixer comme période de référence pour le calcul du nombre d'équivalents temps plein (ETP) à transférer l'année qui précède la notification d'attribution du contrat de concession, ainsi que le prévoit le texte adopté par la commission, pose problème au regard des étapes de déroulement des procédures d'appel d'offres. Or la masse salariale représentée en moyenne 60 % des coûts d'exploitation d'un service de transport.

Le nombre d'ETP à transférer doit être connu définitivement et communiqué aux candidats aux appels d'offres en amont de la remise de leurs offres finales, qui interviendra quatre à six mois avant la notification d'attribution du contrat. Or le dispositif retenu ne le permet pas.

C'est pourquoi cet amendement tend à fixer comme période de référence l'année qui précède le lancement des procédures de mise en concurrence, afin de disposer d'une référence stable, claire et récente pour effectuer le calcul d'ETP.

Ce nombre d'équivalents temps plein, issu de la prise en considération de cette période de référence, tiendra compte de l'évolution prévisionnelle des effectifs jusqu'au changement d'exploitant, de façon à garantir le caractère représentatif des besoins en effectifs du nouvel opérateur lors de l'ouverture effective à la concurrence.

Il s'agit également de rétablir les hypothèses de recours à l'attribution directe, à la régie ou à la quasi-régie par Île-de-France Mobilités, qui sont nécessaires pour respecter les divers modes de gestion prévus par le droit européen, mais aussi pour encadrer le calcul du nombre d'ETP nécessaires pour les missions qu'Île-de-France Mobilités prévoit de reprendre en régie; je pense notamment aux salariés chargés des missions de supervision de la régulation du réseau et d'information des voyageurs.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Cet amendement a pour objet de revenir à la formulation initiale du texte, avant sa modification par la commission. Il présente le même inconvénient que la version initiale de la proposition de loi : cela conduirait à fournir aux entreprises candidates des informations sur le nombre de salariés transférés par centre-bus relativement anciennes, remontant au mois de novembre 2020 pour les premiers appels d'offres. Ces données n'intégreraient donc pas les bouleversements induits par la crise sanitaire et refléteraient des effectifs ne correspondant plus forcément à la situation actuelle.

Étant attachée au maintien de son texte, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Cette disposition permettra de s'adapter aux différentes situations au moment des procédures d'appel d'offres.

Sans trop entrer dans les détails techniques, un délai trop long, qui, en apparence, donnerait plus de garanties aux salariés, réduirait les autres périodes pendant lesquelles ils pourraient exprimer le choix du volontariat pour l'affectation au centre de bus.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 4 est présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

L'amendement n° 22 est présenté par M. Capo-Canellas.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 34

Remplacer cet alinéa par cinq alinéas ainsi rédigés :

5° *bis* Le I de l'article L. 3111-16-5 est ainsi rédigé :

« I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré. Cette information est communiquée au plus tard :

« 1° Six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est d'au moins douze mois ;

« 2° Quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est inférieur à douze mois ;

« Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié. » ;

La parole est à Mme Nadège Havet, pour présenter l'amendement n° 4.

Mme Nadège Havet. L'extension du délai d'information des salariés déclenchant le droit à refuser le transfert à, au plus tard, six mois avant le changement effectif d'exploitant ne pose pas de difficulté pour les procédures dans lesquelles le délai laissé par Île-de-France Mobilités entre la notification d'attribution du contrat et le changement effectif d'exploitant est suffisamment long – au moins douze mois, en pratique. Les six derniers mois peuvent alors être réservés au refus de transfert, puis à la préparation par le nouvel opérateur et ses futurs salariés du démarrage de la nouvelle exploitation.

Avant cela, un premier délai minimum de six mois est en effet indispensable pour que l'autorité organisatrice et la RATP puissent, dans un premier temps, réaliser la procédure de transfert avec un appel au volontariat si nécessaire, puis la désignation sur site et, dans un second temps, organiser l'information et l'accompagnement des salariés concernés sur plusieurs mois.

Le calendrier d'ouverture à la concurrence des treize lots jusqu'à la fin de 2026 sera particulièrement dynamique, notamment pour les premiers lots, dont le délai entre l'attribution et le changement effectif d'exploitant devra probablement être compressé, possiblement à dix ou à huit mois, afin de pouvoir réaliser le transfert opérationnel des premiers lots puis de dérouler le calendrier des lots suivants selon un séquençage raisonnable.

C'est pourquoi il est proposé que, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est inférieur à douze mois, l'information finale du salarié déclenchant son droit au refus soit fournie « au plus tard » quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif. Cette disposition serait protectrice pour le salarié, car elle permettrait de ménager, pour l'autorité organisatrice, quel que soit le calendrier, un délai incompressible pour procéder à un appel au volontariat auprès des salariés concernés par le transfert.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 22.

M. Vincent Capo-Canellas. Je rappelle le travail que nous avons mené à la suite de l'examen en commission.

Il y a une volonté d'améliorer les garanties pour les salariés, notamment en portant de quatre à six mois ce fameux délai d'information, durée qui a été saluée par nombre d'acteurs.

Nous nous sommes ensuite demandé s'il y avait des cas pour lesquels le délai de six mois, dans le processus cinématographique qui se mettra en place, ne pouvait pas être respecté et il appert que, dans certains cas, des difficultés sont susceptibles de se poser.

C'est tout l'objet de cet amendement : respecter l'objectif de six mois tout en ménageant la possibilité d'appliquer, dans certains cas, un délai de quatre mois. Cela me semble constituer une solution pragmatique permettant d'aller le plus loin possible dans la défense des droits des salariés tout en conservant un délai inférieur pour les cas où un tel délai décalerait trop le calendrier et rendrait le processus extrêmement difficile.

Ces amendements identiques vont dans le sens des travaux du rapporteur et de la commission, mais avec une rédaction légèrement différente.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Ces amendements identiques visent à faire évoluer le délai d'information des salariés concernant leur changement d'employeur, à l'occasion de l'ouverture à la concurrence.

Le texte initial prévoyait un délai de quatre mois, les auditions m'ont persuadé qu'un délai de six mois était préférable pour permettre aux salariés de se préparer au mieux à ce changement de leur situation professionnelle. J'ai entendu les explications techniques des auteurs de ces deux amendements identiques et j'en comprends le bien-fondé.

Mon objectif reste de garantir la qualité de l'information et sa mise à disposition dans les meilleurs délais. C'est pourquoi, sur ces amendements, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. La rédaction proposée par ces deux amendements représente un point d'équilibre entre, d'une part, la nécessité exprimée en commission de donner le plus grand délai possible à chaque salarié pour faire ses choix et être informé le plus en amont possible et, d'autre part, la nécessité de garder un peu de flexibilité dans des processus dont les durées ne seront pas forcément identiques d'un lot à l'autre, afin que l'autorité organisatrice ne comprime pas d'autres délais importants, y compris pour la bonne information des salariés.

Ce délai variant entre quatre et six mois atteint un bon point d'équilibre. C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis favorable sur ces amendements identiques.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Monsieur le ministre, le sac à dos social renforcé, puisque c'est ainsi que cela nous est présenté, concerne-t-il l'ensemble des salariés ? On parle beaucoup des machinistes, mais la question se pose également pour les mainteneurs ou pour les salariés du centre de régulation et d'information des voyageurs (Criv) de la RATP. En bénéficieront-ils aussi ? D'après nos informations, ils ont posé beaucoup de questions à ce sujet sans obtenir de réponse. Je vous interroge, car il faut tout autant des mainteneurs que des machinistes pour faire tourner un service de transport de voyageurs.

Seconde question : si un salarié fait valoir son droit de refus dans le délai de six mois, dans quels délais l'affectera-t-on à son nouveau poste ? Et si 50 % des salariés refusent d'être transférés, comment le repreneur fera-t-il et que deviendront les salariés concernés ?

On aurait besoin d'en savoir un peu plus sur ces sujets...

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je ne voudrais pas laisser sans réponses les questions importantes de M. Gay.

Tous les personnels statutaires sont concernés par la liste des garanties sociales – c'est le principe même du sac à dos social. (*M. Fabien Gay s'exclame.*) Oui ! On parle ce soir de l'ouverture à la concurrence des bus, mais les agents concernés ne sont pas uniquement les machinistes-receveurs.

S'agissant des différents délais, je n'entrerai pas dans le détail du processus, parce qu'il est entre les mains de l'autorité organisatrice : certaines attributions de lots ont commencé, d'autres suivront. Les travaux de la commission et ces deux amendements identiques d'ajustement visent le même objectif, à savoir accorder aux salariés le délai d'information le plus long possible avant qu'ils n'expriment leur choix.

La commission a décidé de porter l'échéance à six mois. Les auteurs des amendements identiques n° 4 et 22 apportent une flexibilité : contenir le délai dans une marge comprise entre quatre et six mois permet de tenir compte de la durée totale du processus. Si ces amendements étaient votés, la durée de quatre mois serait donc un minimum et, à chaque fois que ce serait possible, c'est-à-dire pour les cas les plus nombreux et les plus « normaux », si j'ose dire, la durée de six mois s'appliquerait, conformément à ce qui serait inscrit dans la loi.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 4 et 22.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose de poursuivre nos travaux afin d'achever l'examen de ce texte. Il reste quinze amendements à examiner.

Il n'y a pas d'observation ?...

Il en est ainsi décidé.

L'amendement n° 2 rectifié, présenté par MM. Laouedj et Cabanel, Mme M. Carrère, MM. Daubet, Grosvalet, Guérini, Guiol et Masset et Mme Pantel, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 35

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...°Après le 2° de l'article L. 3111-16-10 du code des transports il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Le bénéfice de l'accès au plan d'épargne entreprise de la Régie autonome des transports parisiens, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les salariés employés par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens. » ;

La parole est à Mme Maryse Carrère.

Mme Maryse Carrère. Il faut saluer les apports de cette proposition de loi qui sécurisent le bénéfice du sac à dos social pour les salariés de la RATP transférés. L'adoption de cet amendement de mon collègue Ahmed Laouedj leur apportera une garantie sociale supplémentaire.

Ainsi, il s'agit de prévoir que les salariés de la RATP concernés par le changement d'exploitant dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien ne perdent pas l'accès à leur plan d'épargne entreprise (PEE).

En effet, dans une décision du 19 mai 2016, la Cour de cassation a rappelé que le nouvel exploitant qui n'est pas doté d'un plan d'épargne entreprise n'est pas tenu de poursuivre celui qui a été mis en place par l'ancien employeur.

Dès lors, cet amendement vise à consolider les avantages sociaux de tous les salariés de la RATP transférés en maintenant la possibilité pour ces derniers de bénéficier de l'accès au plan d'épargne entreprise de la Régie.

La rémunération de l'épargne populaire étant déjà mise à mal par la baisse de rémunération du livret A, il n'est pas souhaitable qu'elle le soit davantage pour les salariés transférés, qui perdraient cette garantie sociale.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Si l'intention est louable, l'objet de cet amendement soulève néanmoins d'importantes difficultés techniques et financières.

En prévoyant le maintien de l'accès au plan d'épargne entreprise de la RATP pour les salariés transférés, il conduit en réalité à ce que des salariés employés par d'autres entreprises puissent abonder un plan d'épargne entreprise détenu et géré par l'établissement public, ce qui n'est évidemment ni souhaitable ni même possible au regard des règles de versement qui régissent ce type d'enveloppe financière.

En revanche, un amendement qui aurait prévu le transfert du PEE en précisant que les salariés ne perdraient ni le bénéfice de l'alimentation passée ni l'ancienneté du plan aurait pu recevoir mon approbation.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. S'il s'agit de préciser que les bénéfices déjà ouverts sont conservés, alors même que c'est déjà le cas, on pourrait le faire. Et si c'est un sujet de préoccupation, on doit pouvoir le traiter dans la suite de la discussion.

En revanche, s'il s'agit d'indiquer que des salariés qui seraient transférés vers un autre opérateur pourraient avoir accès à un plan d'épargne entreprise d'un ancien employeur et se voir ouvrir des droits nouveaux, je dois objecter qu'une telle faculté n'existe nulle part ailleurs. La charge financière serait imprévisible et potentiellement très importante. De plus, cette capacité n'entrerait pas dans la logique de relever d'un nouvel employeur.

Le raisonnement ne serait plus celui du sac à dos social, au sens de garanties accumulées acquises, mais reviendrait à l'ouverture d'un droit chez un ancien employeur, en quelque sorte pour l'éternité de sa carrière. Je pense qu'une telle mesure ne peut être acceptée.

Par conséquent, pour les mêmes raisons que M. le rapporteur, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

- ① Après l'article L. 1241-13 du code des transports, il est inséré un article L. 1241-13-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 1241-13-1. – I. – Le personnel d'Île-de-France Mobilités comprend :
- ③ « 1° Des fonctionnaires ;
- ④ « 2° Des agents contractuels de droit public recrutés avant le 1^{er} janvier 2004 et régis par le règlement de gestion instauré par la délibération n° 2006/260 de l'établissement, en date du 29 mars 2006 ;
- ⑤ « 3° Des agents contractuels de droit public ;
- ⑥ « 4° Des salariés régis par le code du travail.
- ⑦ « II. – Un comité social unique est créé par décret en Conseil d'État. Il est compétent pour l'ensemble des personnels d'Île-de-France Mobilités. Ce comité exerce les compétences des comités sociaux territoriaux mentionnées au chapitre I^{er} du titre V du livre II du code général de la fonction publique ainsi que les compétences mentionnées au chapitre II du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.
- ⑧ « III. – Un décret en Conseil d'État établit, après avis du conseil d'administration et du comité social unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnel, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.
- ⑨ « IV. – Le conseil d'administration de l'établissement établit chaque année, après avis du comité social unique, les orientations en matière de recrutement qui s'inscrivent dans le cadre défini au III et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnel. »

M. le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aurais aimé intervenir sur le texte précédent... *(Sourires.)*

Je félicite l'ensemble des membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable pour leur travail. Il existe une forme de continuité entre la proposition de loi qui a été discutée au début de nos travaux et celle que nous sommes en train d'examiner : tout est lié.

Monsieur le ministre, vous avez fait référence à des textes plus anciens relatifs à la mise en concurrence ainsi qu'à des sujets d'actualité, notamment à la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Contrairement aux collègues de mon groupe, je n'avais pas voté ce texte. Je reste fidèle à mes convictions.

Le texte de 2018 était un projet de loi, alors que le texte que nous examinons aujourd'hui est une proposition de loi de notre collègue Vincent Capo-Canellas, bon connaisseur de ces dossiers. Là encore, la commission a fourni un travail important. Aussi, je tiens à souligner son engagement.

Concernant l'article 2 relatif au personnel d'Île-de-France Mobilités et au dialogue social, les AOM de la région, la structure juridique d'établissement public à caractère administratif et la création d'un comité social unique vont réellement dans le bon sens. Il faut également apporter un soutien aux moyens humains et rester attentif aux conditions de travail du personnel.

Je suivrai l'avis de la commission.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 6, présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

I.- Alinéa 1

Remplacer les mots :

il est inséré un article L. 1241-13-1 ainsi rédigé

par les mots :

sont insérés deux articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés :

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs

III. - Alinéas 7 à 9

Remplacer ces alinéas par neuf alinéas ainsi rédigés :

« *Art. L. 1241-13-2.* – I. – Il est institué un comité social unique, compétent pour l'ensemble des personnels d'Île-de-France Mobilités. Ce comité est soumis aux dispositions des chapitres I^{er} à IV du titre V du livre II du code général de la fonction publique relatives au comité social territorial, ainsi qu'aux dispositions des chapitres II à V du titre I^{er} du livre III de la deuxième partie du code du travail relatives au comité social et économique, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.

« II. – Le comité social unique est composé du président d'Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues à l'article L. 2314-5 du code du travail.

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article L. 1241-13-1.

« III. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – L'article L. 1241-13-2 du code des transports, dans sa rédaction issue du présent article, entre en vigueur à l'expiration des mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de l'article L. 1241-13-2 prennent fin à cette même date.

La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Dans le contexte de l'ouverture prochaine à la concurrence du réseau de bus francilien exploité actuellement par la RATP, l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités a prévu de reprendre en régie certaines missions de gestion transversale.

Il est donc pertinent de permettre à Île-de-France Mobilités, établissement public administratif limité au recrutement d'agents de droit public, de recruter également des salariés de droit privé afin d'attirer plus facilement des profils expérimentés et des compétences rares dans un cadre contractuel attractif. Les limites du contrat de travail de droit public peuvent en effet constituer un frein aux évolutions engagées par Île-de-France Mobilités.

Cette possibilité de recruter des salariés de droit privé par l'établissement public supposerait en terme la création d'un comité social et économique dans les conditions du code du travail pour les salariés en question, en parallèle de l'existence des instances de dialogue social du code général de la fonction publique pour les agents de droit public. Pour assurer la cohérence et l'efficacité de la représentation du personnel chez Île-de-France Mobilités, la création d'une instance unique de dialogue social serait également pertinente.

Cet amendement a pour objet de lever certaines difficultés juridiques et opérationnelles et d'apporter les évolutions suivantes.

Premièrement, il tend à ce que la loi définisse un critère de recrutement des salariés de droit privé, lié à leurs compétences particulières dans le domaine du transport public de voyageurs.

Deuxièmement, il vise au respect de l'ensemble des dispositions d'ordre public social régissant les instances représentatives du personnel en droit public et en droit privé.

Troisièmement, il a pour objet le décalage dans le temps de l'entrée en vigueur du comité social unique, jusqu'à l'expiration des mandats en cours des représentants du personnel de droit public d'Île-de-France Mobilités.

M. le président. L'amendement n° 23, présenté par M. Capo-Canellas, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 1

Remplacer les mots :

il est inséré un article L. 1241-13-1 ainsi rédigé

par les mots :

sont insérés deux articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés

II. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs

II. – Compléter cet article par huit alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1241-13-2. – I. – Le comité social unique est composé du président d'Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues à l'article L. 2314-5 du code du travail.

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article L. 1241-13-1.

« II. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

... – L'article L. 1241-13-2 du code des transports, dans sa rédaction issue du présent article, entre en vigueur à l'expiration des mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités

mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de l'article L. 1241-13-2 prennent fin à cette même date.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement a un objet proche du précédent.

D'une part, il tend à sécuriser le recrutement de salariés de droit privé au bénéfice d'Île-de-France Mobilités. Je m'empresse de préciser qu'il s'agit de permettre à cette dernière, par exemple pour les fonctions de superviseur, d'être suffisamment attractive pour pouvoir garder et attirer les talents.

D'autre part, il vise à sécuriser le contrôle des délégations de service public. Il faut montrer un peu de souplesse dans le recrutement de ceux qui assureront ces fonctions.

La sécurisation des recrutements passe par un rappel de l'ensemble des dispositions déjà existantes dans les différents codes.

S'agissant du comité social unique, il s'agit d'assurer le respect de l'ensemble des dispositions d'ordre public social régissant les instances représentatives du personnel en droit public et en droit privé, ainsi que d'assurer le décalage dans le temps de l'entrée en vigueur de cette instance.

Cet amendement présente une rédaction légèrement différente de celui qui vient d'être présenté par Nadège Havet, mais l'objectif reste le même.

M. le président. L'amendement n° 25, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 7, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Il est institué, au sein d'Île-de-France Mobilités, un comité social unique, dont la composition, les règles de fonctionnement et les attributions sont fixées par décret en Conseil d'État.

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n° 6 et 23.

M. Franck Dhersin, rapporteur. Cet amendement rédactionnel a pour objet de clarifier la disposition relative au comité social unique dans un souci de bonne intelligibilité de la norme législative.

L'amendement n° 23 tend à préciser le régime de recrutement des salariés de droit privé par Île-de-France Mobilités, en le conditionnant à des qualifications techniques spécialisées et au lien direct ou indirect avec l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs. Il vise également à fixer les règles relatives à la composition du comité social unique. Ces apports précisent utilement les évolutions visant à faire d'Île-de-France Mobilités un opérateur mieux doté en personnel afin d'assumer des missions plus nombreuses et plus complexes.

La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

En revanche, l'amendement n° 6 n'est pas compatible avec l'amendement de la commission. Par conséquent, l'avis est défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Ces trois amendements visent les mêmes objectifs, mais, comme l'a précisé M. le rapporteur, ils ne sont pas tout à fait compatibles entre eux. Le Gouvernement préfère la rédaction pour ainsi dire cumulative des amendements n° 6 et 23 plutôt qu'un renvoi à un décret, comme le propose M. le rapporteur dans son amendement.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis favorable sur les amendements n° 6 et 23 et un avis défavorable sur l'amendement n° 25.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. En vous écoutant, monsieur le rapporteur, il me vient une question : quels sont ces « nouveaux métiers » pour lesquels il faudra recruter en droit privé et qui n'existent pas pour l'instant à la RATP ?

L'ouverture à la concurrence créera-t-elle donc de nouveaux métiers, comment on nous ne le dit ? Puisque c'est ainsi que l'on justifie ces trois amendements, pourrions-nous avoir une première liste de ces métiers pour bien comprendre de quoi il s'agit ?

Comme vous le savez, ce raisonnement a déjà été utilisé pour La Poste et pour France Télécom, devenu Orange. Le recrutement a commencé par se faire en droit privé, puis il a été unifié.

In fine, l'article 2 prépare moins l'ouverture à la concurrence que la privatisation de la RATP.

Mettre le doigt dans l'engrenage du recrutement en droit privé et vouloir déjà créer un CSE unique signifie en réalité que l'on prépare déjà l'extinction du statut de droit public, que l'on veut y parvenir extrêmement rapidement, pour n'avoir plus que des contrats de droit privé.

Par conséquent, je vous repose la question, monsieur le rapporteur, avant que nous ne passions au vote de ces amendements : pouvez-vous nous donner une première liste de nouveaux métiers qui seront créés par l'ouverture à la concurrence et dont les compétences n'existeraient qu'en droit privé ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6. (*Protestations sur les travées du groupe CRCE-K.*)

M. Pascal Savoldelli. Il n'y a pas de réponse !

Mme Cécile Cukierman. Quel silence !

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(*L'article 2 est adopté.*)

Article 3

① L'article L. 1263-1 du code des transports est ainsi modifié :

② 1° A (*nouveau*) À l'avant-dernière phrase du premier alinéa, les mots : « ou du deuxième alinéa de l'article L. 1263-3 » sont supprimés ;

③ 1° À la dernière phrase du même premier alinéa, les mots : « des articles » sont remplacés par les mots : « de l'article » et, à la fin, les mots : « ou L. 3111-16-3 soit, dans les cas où les autorités organisatrices de transport ou l'autorité organisatrice mentionnée au même article L. 3111-16-3 ne publient pas ces informations, à compter de l'information faite au cédant, par tout moyen conférant date certaine, de l'intention de l'autorité organisatrice d'attribuer directement le contrat à un nouvel opérateur, de lancer une procédure de mise en concurrence ou de fournir elle-même le service » sont supprimés ;

④ 2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

⑤ « Lorsqu'elle est saisie sur le fondement dudit article L. 3111-16-3, elle se prononce dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande. Elle peut proroger ce délai d'un mois en cas de demande de pièces complémentaires. Par décision motivée, l'autorité peut décider de prolonger le délai dans lequel elle se prononce jusqu'à trois mois supplémentaires. »

M. le président. L'amendement n° 26, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 5, première phrase

Remplacer le mot :

demande

par le mot :

saisine

La parole est à M. le rapporteur.

M. Franck Dhersin, rapporteur. Cet amendement rédactionnel vise à clarifier le point de départ à compter duquel court le délai dont dispose l'Autorité de régulation des transports pour se prononcer dans le cadre du règlement de différend sur le nombre de salariés transférés.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Monsieur Gay, les nouveaux métiers concernés sont ceux qu'assurera l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités et non ceux de l'opérateur : métiers de la sûreté, de l'information aux voyageurs, etc. (*M. Fabien Gay proteste.*) Il n'est qu'à se référer à l'amendement qui vient d'être adopté ! Je laisserai M. le rapporteur apporter des précisions si besoin. Je le répète, c'est l'autorité organisatrice qui est visée. Il ne faut pas créer de polémiques là où elles n'ont pas lieu d'être.

Mme Cécile Cukierman. Vous voulez dire qu'il n'y a pas d'information ni de sécurité ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Vous avez demandé quels métiers de l'opérateur et de la RATP n'existaient pas à l'heure actuelle, mais nous parlons bien de métiers qui relèvent de l'autorité organisatrice, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

J'en viens à l'amendement n° 26 et indique que le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(*L'article 3 est adopté.*)

Après l'article 3

M. le président. L'amendement n° 18, présenté par MM. Temal, Uzenat et Jacquin, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'autorité organisatrice publie, dans un délai minimal de trois mois avant la mise en œuvre de toute nouvelle procédure d'ouverture à la concurrence conformément au calendrier défini à l'article 4 de la présente loi, une analyse comparative chiffrée des différents modes de gestion existants et légalement possibles du réseau de bus francilien de la RATP.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Cet amendement vise à obtenir une étude chiffrée et complète des différentes options envisageables avant d'engager l'ouverture à la concurrence.

En effet, cette libéralisation risque de représenter pour Île-de-France Mobilités un coût de plusieurs milliards d'euros lié à l'acquisition des actuelles infrastructures dans une période où les finances de l'autorité organisatrice des mobilités sont au plus bas.

Dans les années à venir, cette dernière devra faire face à un mur d'investissements. Il ne faudrait pas que les dépenses pour faire fonctionner le réseau existant se retrouvent en grande partie sur la facture des usagers.

Il paraît donc pertinent de disposer d'une étude chiffrée permettant par la suite d'opérer le meilleur choix financier possible afin de préserver les finances d'Île-de-France Mobilités ainsi que la qualité de service pour les usagers.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. En obligeant Île-de-France Mobilités à réaliser une étude comparative des différents modes de gestion possibles du réseau de bus francilien, la disposition prévue à cet amendement revient à envisager des solutions qui, après analyse, ont déjà été écartées à la fois par le législateur et par l'autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France.

Le règlement européen prévoyait deux voies pour les autorités nationales : soit l'exploitation en régie ou quasi-régie, soit l'attribution de contrats de service public après mise en concurrence. C'est ce second choix qui a été préféré. Il n'est donc ni utile ni nécessaire que l'AOM se repose la question à l'occasion de chaque appel d'offres.

Avis défavorable.

Mme Cécile Cukierman. Alors là...

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous en parlons depuis le début : l'objet de cette proposition de loi est justement de réussir l'ouverture à la concurrence. J'entends que l'on y soit opposé, mais je ne préconise pas que l'on débattre des modalités de gestion à chaque fois qu'une ligne est concernée, sans quoi nous revenons à la procédure antérieure – or chacun conviendra que ce n'est pas la meilleure modalité d'organisation du service public.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 20, présenté par MM. Uzenat, Jacquin et Temal, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol, MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport dressant, tant sur le plan social que sur le plan de la qualité, y compris tarifaire, de l'offre des services de transport collectifs publics en Île-de-France, un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de moyenne et grande couronne exploité par l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Avant de poursuivre le processus d'ouverture à la concurrence en l'étendant au réseau de bus francilien de la RATP, nous estimons nécessaire de dresser un bilan d'étape de la mise en concurrence du réseau Optile, constitué d'environ 1 400 lignes de bus régulières et desservant 90 % des communes de moyenne et de grande couronne.

En premier lieu, les organisations syndicales représentatives du secteur ont dénoncé la dégradation sensible des conditions de travail. Les chauffeurs de bus passés sous statut privé ont souligné que celles-ci se sont détériorées et que les conditions de rémunération se sont dégradées, phénomène qui s'accroît dans le contexte actuel d'inflation. L'ouverture à la concurrence s'est donc traduite par un moins-disant social.

Cette situation particulièrement anxiogène et source de malaise social a pour conséquences la montée de l'absentéisme, l'augmentation des démissions et un turnover accru. Elle n'est évidemment pas sans conséquence sur la qualité du service rendu aux usagers.

En deuxième lieu, comme cela a été indiqué au cours de la discussion générale, certains nouveaux entrants du réseau Optile ont alerté sur les graves difficultés financières qu'ils rencontraient dans cette première phase d'ouverture à la concurrence. De plus, des interrogations existent sur la soutenabilité financière sur le moyen et sur le long terme du modèle contractuel proposé par Île-de-France Mobilités.

En troisième lieu, force est de constater que le coût financier pour Île-de-France Mobilités de cette ouverture à la concurrence est loin d'être neutre : il ne fait qu'alourdir la facture, alors même que la situation financière est dégradée. L'établissement public devra faire face à un mur d'investissements de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour acquérir dépôts et matériel.

En quatrième lieu, ce dernier point n'étant pas des moindres, force est de souligner que, depuis cette mise en concurrence, de nombreux dysfonctionnements sont apparus, lesquels ont fortement dégradé la qualité du service de transports collectifs par bus dans de nombreux territoires de la grande couronne. Les usagers en ont été les premières victimes. Les conséquences et effets collatéraux de cette dégradation sont préjudiciables à l'ensemble de la société.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Olivier Jacquin. Le coût sociétal en matière d'externalités négatives n'est donc pas négligeable.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons un bilan d'étape de ce début d'ouverture à la concurrence.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Avis favorable.

M. Roger Karoutchi. Il est scotché ! (*Sourires.*)

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Non que je refuse de dresser un bilan, mais c'est à l'autorité organisatrice d'indiquer comment elle gère le processus. Si le Parlement le souhaite, il peut organiser des auditions, voire réaliser lui-même des rapports.

Demander au Gouvernement de dresser un bilan de l'ouverture à la concurrence telle qu'elle a été mise en œuvre par une autorité organisatrice, qu'elle soit francilienne ou non, revient à confondre les compétences sur l'organisation même de nos transports publics, au-delà de la question qui nous préoccupe. Je pense qu'il ne faut surtout pas emprunter cette voie.

Le Gouvernement émet donc un avis extrêmement défavorable sur cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 4

- ① I. – Au 1° du II de l'article L. 1241-6 du code des transports, les mots : « le 31 décembre 2024 » sont remplacés par les mots : « à une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, fixée par décision de l'autorité organisatrice ».
- ② II. – Le début du sixième alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigé : « – à une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026 pour les

services réguliers de transport routier, fixée par décision de l'autorité organisatrice, sauf... (*le reste sans changement*) ; ».

M. le président. La parole est à M. Ian Brossat, sur l'article.

M. Ian Brossat. Au fond, cet article représente une forme d'aveu.

Monsieur le ministre, si vous étiez réellement convaincu des vertus de la mise en concurrence des bus, vous ne feriez pas le choix de repousser l'échéance initialement prévue, comme cela a été très justement indiqué précédemment.

Par ailleurs, pour vous répondre, cher Roger Karoutchi,...

M. Roger Karoutchi. Mais fichez-moi la paix !

M. Ian Brossat. ... si cette idée traîne depuis quinze ans sans avoir été mise en œuvre, c'est peut-être que cette perspective n'enthousiasme strictement personne, y compris vous. (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée s'exclame.*)

Par conséquent, j'ai bien compris que ce débat revenait à jouer collectivement à ce jeu de société qui s'appelle *Taboo* : nous n'avons le droit de parler ni de privatisation ni du fond du sujet, à savoir le choix de la mise en concurrence.

Nous l'affirmons très clairement : nous ne sommes pas favorables à la mise en concurrence, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres. En effet, le constat que font régulièrement les Français est qu'elle conduit à une dégradation du service et des conditions de travail des agents.

Contrairement à ce que j'ai entendu, cette position relève non pas de l'idéologie, mais bien de l'expérience. Pour le coup, le pragmatisme est plutôt de notre côté et non de celui des défenseurs de la mise en concurrence généralisée, sur tous les sujets, en permanence et contre le bon sens. (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

D'ailleurs, monsieur le ministre, concernant Paris, une ville chère à votre cœur et au mien, je note que la mise en concurrence des bus est prévue après les élections municipales, et non avant. Mon petit doigt me dit que, si vous étiez convaincu de ses vertus, vous auriez fait le choix contraire...

M. le président. La parole est à M. Jacques Fernique, sur l'article.

M. Jacques Fernique. L'article 4 constitue le cœur de cette proposition de loi, puisqu'il y est question de l'échéance de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

Reconnaissons que la situation est quelque peu déconcertante. Alors que cette proposition de loi remplace la date de début 2025 par celle de fin 2026, soit deux ans après, il nous est interdit d'amender cette disposition centrale : tous nos amendements proposant d'autres délais ont été déclarés irrecevables en vertu de l'article 40 de la Constitution.

C'est donc cette proposition de loi ou le chaos, puisque tout le monde admet que l'échéance de 2025 est intenable ! C'est particulièrement absurde alors que l'Assemblée nationale a pu, quant à elle, débattre d'une proposition qui tendait à fixer l'échéance à fin de 2028. L'article 40 n'a pas empêché d'examiner ce scénario !

L'article 4 étant de fait inamendable sur sa disposition essentielle, vous comprendrez donc que nous voterons contre.

M. le président. L'amendement n° 19, présenté par MM. Temal, Uzenat et Jacquin, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinez, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat,

MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Après le signe :

insérer les mots :

sous réserve pour le Gouvernement d'avoir, dans un délai de six mois préalable à toute ouverture de procédure, remis au Parlement une étude d'impact sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence notamment en termes de garanties sociales et salariales, de qualité et de continuité de service public ainsi qu'en termes de soutenabilité financière et de capacités futures d'investissement de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités mentionnée à l'article L. 1241-1 du code des transports,

La parole est à M. Simon Uzenat.

M. Simon Uzenat. Nous avons eu l'occasion d'indiquer à plusieurs reprises, en particulier au cours de la défense de la motion tendant à opposer la question préalable et pendant la discussion générale, ce que nous pensions de la méthode, qu'il s'agisse de l'élaboration du texte ou du choix du véhicule législatif. De fait, cette proposition de loi relève formellement de l'initiative parlementaire, mais, entre la commande gouvernementale et les attentes du côté de la région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, tout cela semble assez flou.

Reste que ce texte, parce qu'il s'agit d'une proposition de loi, ne permet de disposer ni de l'avis du Conseil d'État ni d'une étude d'impact. Nous avons déposé cet amendement pour obtenir cette étude d'impact.

Sans doute le ministre nous expliquera-t-il que cela ne se passe pas ainsi. Cette étude d'impact nous semble toutefois absolument indispensable, d'abord pour rassurer les agents, ces salariés dont nous avons parlé à de nombreuses reprises, ensuite pour rassurer les usagers, enfin pour préciser, du point de vue financier, les conditions de réalisation du processus pour Île-de-France Mobilités. En effet, nous n'avons obtenu aucune garantie en la matière, que ce soit lors du travail en commission, lors de l'audition de Mme Pécresse ou lors du débat de ce soir. Nous espérons donc que cet amendement recevra un avis positif.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Les auteurs de cet amendement déplorent l'absence d'étude d'impact préalable à cette proposition de loi.

L'étude d'impact est le propre des projets de loi : les initiatives parlementaires ne sont pas éclairées par ce document, lequel, en l'occurrence, aurait pu être précieux. Reste que le calendrier est tel que la proposition de loi de notre collègue Vincent Capo-Canellas est apparue comme le véhicule législatif le plus approprié. Je le répète, nous en avons débattu.

J'ajoute que l'on ne saurait demander une étude d'impact après la promulgation de ce texte : ce serait contraire à la fonction première d'un tel travail, qui est d'expliquer les hypothèses techniques, juridiques et d'opportunité, ainsi que les choix législatifs retenus avant l'examen parlementaire.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Le Gouvernement émet lui aussi un avis défavorable, pour des raisons cohérentes avec celles que j'ai exposées précédemment. En outre, je fais miens une partie des arguments développés par M. le rapporteur.

Monsieur Fernique, vous nous rappelez qu'avant le débat en séance vous avez proposé différentes durées d'application. Le Gouvernement a beaucoup de pouvoirs sous la V^e République, mais il n'a pas celui de se substituer aux autorités organisatrices dans le calendrier de définition des lots, dont je n'en ai d'ailleurs pas connaissance personnellement. Il a encore moins le pouvoir d'appliquer l'article 40 de la Constitution au Sénat, et c'est sans doute heureux. Vous pouvez m'accuser de bien de maux, mais pas de ceux-là ! *(Sourires.)*

Cher Ian Brossat, vous évoquez une ville chère à notre cœur. Comme vous, je suis élu de Paris et j'ai examiné ce dossier attentivement. Je m'efforce d'être rigoureux et j'en ai retracé l'historique.

L'accord relatif au calendrier a été défini en 2013 par le gouvernement de Jean-Marc Ayrault, pour lequel j'ai travaillé ; vous voyez que j'assume une certaine cohérence sur ce sujet.

En parallèle, j'ai bien relu ce qui a été dit des deux côtés lors de la campagne municipale de 2014, de la campagne régionale de 2015 et de la campagne municipale de 2020. À vous entendre, nous ferions preuve de dogmatisme en la matière, mais, à ces époques, il était encore temps de remettre en cause ce « dogme » ; or je ne crois pas que l'actuelle maire de Paris ou l'adversaire de Mme Pécresse aux élections régionales aient remis en cause l'ouverture à la concurrence des bus : je n'ai pas lu la moindre ligne en ce sens. *(M. Ian Brossat proteste.)*

Si vous pouvez m'éclairer sur ce point, j'en serai ravi. Peut-être votre parti s'est-il prononcé contre cette mesure ; j'ai parfaitement noté que vous n'étiez pas tout à fait sur la ligne politique de la maire actuelle. Quoi qu'il en soit et en toute rigueur, je ne crois pas qu'elle en ait fait un combat politique à l'époque.

M. Philippe Tabarot. Bien envoyé ! *(Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.)*

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je suis défavorable à cet amendement.

Je tiens à formuler ce rappel : cette proposition de loi est issue des travaux menés par Jean-Paul Bailly et Jean Grosset pour évaluer concrètement les conséquences d'une application de la loi d'orientation des mobilités et les difficultés qu'elle pourrait entraîner.

C'est sur cette base que le présent texte a été rédigé. J'y insiste, il doit nous permettre de surmonter l'ensemble des conséquences d'une telle évolution législative, en apportant

de meilleures garanties aux personnels et en veillant aux différents aspects opérationnels, notamment pour que la continuité du service public soit bien préservée.

Il y a un instant, nous avons évoqué les recrutements au sein d'IDFM. M. le ministre l'a dit avec raison, c'est bien de cette autorité organisatrice et non de la RATP que ces questions relèvent, et pour cause : la RATP, qui jusqu'à présent exploite seule son réseau, doit céder un certain nombre de fonctions. La supervision d'ensemble des différents lots va ainsi remonter à Île-de-France Mobilités.

C'est typiquement le genre d'informations qu'une étude d'impact aurait mises en lumière. Sans doute celle dont la LOM a fait l'objet n'était pas suffisante. Mais, en l'occurrence, on a regardé concrètement les problèmes tels qu'ils étaient afin de les surmonter un à un. Il n'est donc pas nécessaire de mener une étude d'impact : en un sens, elle a déjà eu lieu et c'est ce travail qui nous a permis de construire cette proposition de loi.

Enfin, monsieur Brossat, je relève un paradoxe dans votre propos. Le décalage de l'ouverture à la concurrence, quand vous le proposez, serait nécessairement vertueux et utile. En revanche, venant de nous, il s'apparenterait à un « aveu » – je vous cite –, il serait presque machiavélique : vous visez M. le ministre en avançant que ces dispositions n'ont finalement vocation qu'à traiter des problèmes parisiens.

Il ne saurait y avoir deux poids, deux mesures : une même disposition ne peut pas être foncièrement positive dans un cas et forcément critiquable dans l'autre.

Nous avons conçu un système nous permettant d'entrer dans le réel et de résoudre un problème qui ne peut pas durer plus longtemps, en créant les conditions pour que tout se passe au mieux.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. On nous demande tout simplement de voter un calendrier de privatisation et de casse de la RATP !

On l'a rappelé tout à l'heure, mais je le répète pour que personne ne l'oublie : en 2021, la RATP a créé sa propre filiale, RATP Cap Île-de-France, non pas par agilité, monsieur le ministre, mais pour amorcer son processus de privatisation.

M. Capo-Canellas a commencé par déposer cette proposition de loi tout seul, ce qui est rare – surtout quand on ne siège pas parmi les non-inscrits –, qui plus est au lendemain d'élections sénatoriales...

Cela étant, mon cher collègue, vous avez rapidement été rejoint par votre groupe parlementaire, puis par le Gouvernement et le groupe Les Républicains.

Je l'affirme avec tout le respect que je vous dois : nos débats de ce soir font bel et bien penser qu'il s'agit d'un texte de loi électoraliste écrit à plusieurs mains, par Valérie Pécresse, par Jean Castex et par vous-même, avec la bienveillance d'un ministre parisien omniprésent dans cette discussion, ce qui n'est pas non plus le fruit du hasard. (*M. le ministre délégué s'exclame.*)

J'ajoute que nous sommes à l'évidence face à un problème démocratique.

Disons les choses telles qu'elles sont : on trouve, dans les documents internes d'Île-de-France Mobilités, le calendrier précis de la privatisation diffusé à la RATP. Nous n'avons pas

été destinataires de ce calendrier, tous autant que nous sommes, mais il a été communiqué à d'autres avant même le vote de cette proposition de loi !

On comprend mieux le choix de la procédure accélérée : tout était déjà ficelé.

Vous nous dites que nous ne parlons pas de manière concrète : regardons ce programme en détail. En 2025, on privatisera les lignes de bus de l'est francilien, du secteur Massy-Essonne, des secteurs Pleyel et Boucles de Seine. De décembre 2025 à avril 2026, ce sera le tour de tout le secteur Seine-Saint-Denis – Val-d'Oise doit suivre. En 2026, ce sera celui de Nanterre et des deux dépôts de mon département du Val-de-Marne, Thiais-Créteil et Ivry-Vitry-Villeneuve-le-Roi.

En résumé, les plus pauvres et les premiers de cordée passeront d'abord ; ils serviront de *crash test* et de variable d'ajustement. C'est cela, le raisonnement de cette proposition de loi. À la fin, on pourra éventuellement corriger les erreurs commises, et je regrette à ce propos que M. Karoutchi soit parti, car les villes de l'ouest parisien, notamment celles des Hauts-de-Seine, ne viennent que dans un second temps – après les élections municipales, au cas où...

Enfin, il y a Paris, ville sur laquelle – M. le ministre vient de le confirmer – la droite et les macronistes ont des vues : nous sommes décidément bien face à un texte électoraliste, et ce n'est pas la première fois !

Valérie Pécresse n'a pas mentionné ce calendrier lors de son audition au Sénat.

M. le président. Veuillez conclure, cher collègue.

M. Pascal Savoldelli. Cher collègue Capo-Canellas, franchement, vous l'avez, ce calendrier ? Nous, nous ne l'avons pas.

M. le président. Il faut conclure !

M. Pascal Savoldelli. Nous allons droit vers une Île-de-France fracturée, déséquilibrée et inégalitaire. Nous ne voterons pas cet article.

M. le président. La parole est à M. Simon Uzenat, pour explication de vote.

M. Simon Uzenat. J'ai bien entendu les propos de M. Capo-Canellas.

Toutefois – nous avons déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises –, la mission Bailly-Grosset est restée relativement, pour ne pas dire tout à fait, confidentielle. Quelques privilégiés mis à part, les parlementaires n'ont pas eu accès au rapport qu'elle a remis.

Pour ce qui me concerne, je suis tombé par hasard sur une synthèse des recommandations formulées. Visiblement, la partie sociale a bien donné lieu à un travail ; on peut parler à ce propos de progrès minime par rapport à la copie initiale. Pour autant, dans les faits, de nombreux angles morts demeurent, parmi lesquels les sujets évoqués au travers de l'amendement n° 19, qu'il s'agisse de la continuité du service public ou du mur d'investissements. Ces éléments ne figurent clairement pas dans le rapport.

La mission Bailly-Grosset a donc accompli, sur commande, un travail *a minima* pour que la demande politique de Valérie Pécresse comme présidente de la région d'Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités soit mise en œuvre de la manière la moins conflictuelle possible. Ce rapport ne va pas au-delà.

Les différents éléments de calendrier rappelés par nos collègues le démontrent bien. D'ailleurs, en lui-même, ce calendrier prouve que l'ouverture à la concurrence est loin d'être une évidence : elle est loin d'offrir toutes les garanties de continuité et de qualité de service au public.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé cet amendement. C'est également la raison pour laquelle nous voterons contre l'article 4 – nous avons d'ailleurs demandé un scrutin public.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Monsieur le ministre, vous affirmiez tout à l'heure que l'ouverture à la concurrence ne réglerait pas tous les problèmes, mais qu'elle aiderait à en résoudre certains.

M. Savoldelli a eu raison de le dire : les classes populaires d'Île-de-France seront les premières touchées. On va commencer par la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, c'est-à-dire par les premiers de cordée, pour reprendre son expression, par ceux qui se lèvent tôt pour prendre un bus, puis, souvent, un RER afin de nous livrer, de nettoyer nos bureaux ou de travailler dans les restaurants ; bref, par celles et ceux qui tiennent le pays à bout de bras, par ceux qui commencent tôt et finissent tard.

La situation des transports est déjà dégradée en Seine-Saint-Denis. À Montreuil, entre deux bus 322, il faut compter soixante minutes d'attente. À Noisy, pour le bus 545, c'est quatre-vingts minutes.

Cher collègue Capo-Canellas, je cite aussi la ligne 148 : elle passe au Blanc-Mesnil, c'est-à-dire non loin de chez vous : entre deux bus, on attend une heure. Pouvez-vous dire aujourd'hui aux usagers, qui se lèvent tôt ou rentrent tard, qu'ils tireront parti de l'ouverture à la concurrence alors qu'ils seront les premiers à morfler ?

Vous êtes en incapacité de le dire : tout démontre que, dans les bus, dans les trains, dans les transports en général, l'ouverture à la concurrence et la privatisation sont toujours une catastrophe, et pas seulement en France.

Dans la petite couronne, un certain nombre de lignes sont déjà gérées par le privé. Je pense par exemple au tramway T11, qui nous est commun, puisqu'il part du Bourget. Pouvez-vous affirmer dans cet hémicycle que tout va bien sur cette ligne ? Non ! D'ailleurs, ses salariés souffrent de ne pas avoir le même statut que les autres.

Votre proposition de loi n'est pas un texte pour les salariés ou pour les usagers. En réalité, le calendrier que vous suivez est avant tout électoral. Plus encore, vous prenez soin d'attendre la fin des jeux Olympiques et Paralympiques. Que les salariés, les usagers et en premier lieu les classes populaires, après cette échéance, souffrent et continuent de souffrir du sous-investissement et de la privatisation, ce ne sera pas votre problème.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 4.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à constater le résultat du scrutin.

(Mmes et MM. les secrétaires constatent le résultat du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 7 :

| | |
|------------------------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés | 343 |
| Pour l'adoption | 243 |
| Contre | 100 |

Le Sénat a adopté.

Article 5

① Le VI de l'article 158 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Par dérogation au premier alinéa du présent VI, les dispositions particulières mentionnées au II de l'article L. 3316-1 du code des transports ne s'appliquent qu'à compter de la date à laquelle survient le changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. Toutefois, le décret mentionné au II de l'article L. 3316-1 dudit code peut prévoir une entrée en vigueur de certaines de ses dispositions à l'issue d'une période transitoire, qui ne peut être supérieure à quinze mois à compter de la date à laquelle intervient le changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. »

M. le président. L'amendement n° 27, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Alinéa 2

1° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Toutefois, le

par le mot :

Le

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Toutefois, une convention, un accord collectif, un accord d'entreprise ou un accord d'établissement peut déterminer les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions relatives à l'amplitude quotidienne de travail des conducteurs d'autobus et d'autocars, sans pouvoir excéder treize heures.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Franck Dhersin, rapporteur. Avec cet amendement, nous ouvrons la possibilité de déroger à l'amplitude journalière maximale des conducteurs de bus.

Quand le décret relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, ou décret CST, entrera en vigueur, cette amplitude sera de onze heures ; elle pourra être portée à treize heures si un accord d'entreprise le prévoit, en conformité avec l'amplitude horaire maximale en vigueur à la RATP.

Il s'agit d'assurer l'équité concurrentielle entre les entreprises tout en restant dans un cadre social protecteur pour les salariés. Je le répète, cette mesure ne trouvera à s'appliquer que si un accord d'entreprise le prévoit expressément.

M. Pascal Savoldelli. Voilà !

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. J'hésite à répondre : M. Savoldelli va encore dire que je suis omniprésent. (*Sourires.*) Toutefois, il ne me semble pas absolument choquant que le ministre des transports soit là, même tard le soir, pour débattre d'un tel texte...

M. Pascal Savoldelli. J'ai précisé « ministre parisien » !

M. Clément Beaune, ministre délégué. Monsieur le sénateur, vous noterez que je suis présent pour chaque proposition de loi relative aux transports, ce qui me paraît normal, et que j'essaie de répondre le plus précisément possible. Vous me reprocheriez le contraire à juste titre. Je vous rassure, je ne viens pas seulement pour répondre aux questions parisiennes ; les prochains textes vous permettront de le vérifier.

Monsieur le rapporteur, je suis défavorable à cet amendement. Je défends le cadre social territorialisé et je m'efforce d'être cohérent avec ce que je vous dis depuis le début de la soirée : à mon sens, il faut conserver ce cadre tel qu'il est, car il offre un certain nombre de garanties sociales.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Monsieur le rapporteur, si une telle dérogation aux règles relatives à l'amplitude horaire est possible à la RATP, c'est bien par ce que ses salariés disposaient d'un statut protecteur : ils accomplissaient, et accomplissent toujours, une mission de service public. Ils travaillent nuit et jour, en dérogeant à certaines dispositions générales du code du travail, tout au long de l'année, quel que soit le temps.

Ce statut était intimement lié à leur régime de retraite, qui leur permettait de partir plus tôt que les autres. C'était normal : assurer cette mission de service public dans de telles conditions, cela valait cinq ans. Mais vous avez cassé ce statut et ce régime de retraite.

Vous évoquez certainement le sac à dos social renforcé, tel que vous le voyez. Vous nous expliquez maintenant que l'on va s'affranchir des règles de droit commun du code du travail pour les tirer vers le bas. Franchement, ce n'est pas admissible !

Il n'est pas acceptable de dire que l'on va recruter en contrat de droit privé en dérogeant au code du travail, en refusant les statuts et les régimes de retraite qui vont avec.

Voter une telle mesure, c'est porter atteinte, non seulement aux transporteurs, mais à l'ensemble des salariés, car, une fois que vous serez arrivé à vos fins, vous attaquerez d'autres métiers. On ne peut pas laisser passer cela.

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Nous sommes souvent en désaccord – vous le constatez vous-même –, mais, sur cette question au moins, nous nous retrouvons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. Pascal Savoldelli. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5 est adopté.*)

Article 6

Les mandats des représentants du personnel titulaires et suppléants, au sens des livres I^{er} et III de la deuxième partie du code du travail, de la Régie autonome des transports parisiens, en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sont prorogés jusqu'à la date à laquelle intervient le dernier changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du code des transports. – (*Adopté.*)

Article 7

① Le code des transports est ainsi modifié :

② 1° Après la troisième phrase de l'article L. 2142-8, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode, sont remis à Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein de ces services, si cette date précède la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation précité. » ;

③ 2° Après la première phrase de l'article L. 2142-9, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode et qu'Île-de-France Mobilités estime qu'ils peuvent être utiles à la continuité de ces services, sont repris par Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein de ces services, si cette date précède la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation précité. »

M. le président. L'amendement n° 15, présenté par M. Barros, Mme Varailas, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois, le Gouvernement remet un rapport évaluant les coûts des transferts prévus à l'article L. 2142-8 du code des transports. À la remise du rapport, le Gouvernement présente un plan de financement établi en lien avec Île-de-France Mobilités et la Régie autonome des transports parisiens. Ce plan de financement ne prévoit pas de hausse des tarifs pour les services à destination des usagers.

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Je sais que les demandes de rapport reçoivent rarement un avis favorable dans cet hémicycle...

Cela étant, il faut noter la rapidité avec laquelle le présent texte est arrivé devant nous. Peu d'auditions ont eu lieu. En réalité, il n'y en a même eu qu'une, les autres ayant été organisées dans l'urgence sans que les membres de la commission puissent y assister.

Parmi les points que nous aurions voulu soulever figure le financement de cette opération, qui, à l'évidence, sera coûteuse : près de 5 milliards d'euros seront nécessaires pour qu'Île-de-France Mobilités puisse acquérir les biens de la RATP. Selon cette dernière, d'ailleurs, ce chiffre est encore sous-estimé. En définitive, nous ne connaissons ni le montant définitif ni surtout comment Île-de-France Mobilités compte l'acquitter.

Nous pouvons néanmoins formuler des hypothèses.

Étant donné les options choisies aujourd'hui par la région d'Île-de-France, la hausse des tarifs est à craindre, notamment celle des abonnements.

Pour nous, ce n'est pas une bonne manière de faire. Les usagers subissent déjà le manque de moyens dans les transports : il serait incompréhensible de leur faire payer un transfert qu'ils n'ont pas demandé et qui ne leur apportera pas l'amélioration de service attendue.

Pour décider dans de bonnes conditions du calendrier de l'ouverture à la concurrence, c'est-à-dire en décalant l'échéance le plus loin possible, nous devons impérativement disposer des informations relatives au financement.

Enfin, nous proposons d'assortir ce rapport d'un plan de financement à même d'éviter des hausses de tarifs.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Les dispositions de cet amendement auraient deux effets juridiques bien distincts. Dans un premier temps, le Gouvernement remettrait au Parlement un rapport relatif au coût de transfert des matériels roulants pour Île-de-France Mobilités. Dans un second temps, il élaborerait un plan de financement sans hausse de tarifs pour les usagers.

Si la demande de rapport recueille mon approbation, je suis nettement plus réservé quant à la présentation d'un tel plan empêchant, par principe, la hausse du tarif acquitté par les usagers.

Nous sommes ici face à la question centrale du financement des services publics. Ce n'est pas l'utilisateur qui paye ; c'est bien le contribuable qui est sollicité, *via* l'impôt. Protéger l'utilisateur contre les hausses de tarifs n'est donc pas, à mon sens, le meilleur moyen de promouvoir un service public de qualité.

Voilà pourquoi la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. J'émet à mon tour un avis défavorable, sur la base d'arguments assez proches de ceux que M. le rapporteur vient de développer.

J'y apporte néanmoins une petite nuance : une nouvelle fois, il me semble étrange et somme toute assez peu sain de demander la remise d'un rapport gouvernemental portant sur les relations entre une autorité organisatrice, fût-elle francilienne, et ses différents opérateurs.

Le Parlement a suffisamment de moyens à sa disposition pour demander, y compris à des autorités organisatrices, de lui présenter les documents qu'il souhaite consulter. Il ne saurait demander au Gouvernement de produire des rapports en son nom.

M. le président. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Monsieur le rapporteur, si je suis votre raisonnement, lors de l'examen du projet de loi de finances, vous et peut-être les collègues de votre groupe ne voterez pas *in situ* les financements dont Île-de-France Mobilités aura besoin. C'est bien le sens de vos propos.

Monsieur le ministre, vous venez souvent dans cet hémicycle – vous avez raison de le rappeler – et l'on peut saluer la ténacité avec laquelle vous défendez vos idées. Souvenez-vous : un soir, il était impossible d'obtenir les financements demandés et, le lendemain, on a trouvé 150 millions d'euros, parce qu'il y avait eu un débat ici, au Sénat !

Vous avez suivi le fil conducteur de nos analyses depuis le début de la soirée et vous avez bien compris qu'il s'agissait d'un amendement de repli.

Le présent texte n'étant assorti d'aucune étude d'impact, nous demandons simplement un rapport précisant les conséquences financières des mesures qu'il contient.

Mes chers collègues, la sagesse serait de voter cet amendement : nous ne courons aucun risque en l'adoptant. À l'inverse, sans ce rapport, nous serons face à un double danger : non seulement nous n'aurons pas la moindre évaluation des dispositions votées, mais nous serons tous bridés, y compris à l'autre extrémité de l'hémicycle – j'ai bien en mémoire nos débats du dernier projet de loi de finances –, quand nous voudrions trouver des financements pour Île-de-France Mobilités.

Je lance un appel à la sagesse et à la raison.

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Mes chers collègues, comme chacun sait – il s'agit là d'une information publique –, un débat relatif au financement d'Île-de-France Mobilités aura lieu lors de l'examen du prochain projet de loi de finances pour 2024. Le texte adopté par l'Assemblée nationale par la procédure du 49.3 contient une disposition introduite par voie d'amendement en ce sens. Nous aurons donc bien ce débat !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

- ① L'article L. 1241-9 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après les mots : « d'industrie d'Île-de-France, », sont insérés les mots : « des organisations représentatives des employeurs, » ;
- ③ 2° Le mot : « , enfin, » est supprimé.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 12, présenté par M. Barros, Mme Varailles, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots :

des trois principales organisations représentatives des salariés,

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Cet article prévoit d'intégrer des représentants des entreprises au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Or les entreprises ne sont déjà pas totalement privées de voix, puisqu'en plus d'avoir apparemment suffisamment d'influence pour empêcher régulièrement la hausse du versement mobilité elles sont en partie représentées par l'intermédiaire de la chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France.

Nous voyons cependant un aspect positif à cette participation.

En effet, les entreprises sont elles aussi victimes de la mauvaise gestion du réseau par Île-de-France Mobilités, puisqu'elles subissent les multiples retards de leurs salariés. Nous espérons ainsi qu'elles demanderont elles aussi des investissements sur le réseau.

Notre amendement ne porte toutefois pas sur cette question : il vise à tenir compte de la bonne représentation des entreprises et, plus exactement, des chefs d'entreprise, pour rehausser la participation de leurs salariés.

Dès lors que deux représentants des chefs d'entreprise siègent déjà au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, nous proposons d'y intégrer un représentant des trois principales organisations représentatives des salariés.

Selon l'Insee, les salariés qui prennent les transports en commun pour se rendre à leur travail et en revenir représentent 44 % de l'ensemble des Franciliens. Ils ont donc eux aussi besoin d'être écoutés et entendus sur leur quotidien de salarié-usager des transports aux côtés des chefs d'entreprise.

M. le président. L'amendement n° 13, présenté par M. Barros, Mme Varaillas, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots :

des organisations représentatives des salariés,

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Pour les mêmes raisons que celles que je viens d'évoquer, nous proposons d'intégrer des membres des organisations représentatives des salariés au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, mais sans en fixer le nombre cette fois. Avec cet amendement, nous souhaitons ériger un principe, quand notre précédent amendement visait plus précisément la présence de trois représentants désignés par les organisations représentatives du personnel.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Avis défavorable.

Les amendements n°s 12 et 13 visent à assurer la représentation des salariés au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Là encore, l'intention est louable, mais les auteurs de ces amendements empruntent des voies qui me semblent délicates à suivre, car le dispositif proposé tend à modifier, de façon subreptice et sans débat, le droit de la fonction publique.

Île-de-France Mobilités est un établissement public administratif. En prévoyant la présence de représentants du personnel, on assure en réalité la représentation de fonctionnaires au sein de l'organe délibérant, composé majoritairement de représentants des collectivités territoriales ou des établissements publics de coopération intercommunale.

Plusieurs principes cardinaux du droit de la fonction publique se trouveraient ainsi mis à mal, notamment les obligations de neutralité, de réserve et d'obéissance hiérarchique.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis défavorable également.

Tout d'abord, je précise que les chefs ou les représentants des entreprises ne sont pas membres du conseil d'administration en tant qu'ils représentent la fonction qu'ils exercent dans l'entreprise, mais parce que les entreprises, au travers du versement mobilité, financent aujourd'hui l'essentiel des ressources d'Île-de-France Mobilités – de mémoire, 52,5 %.

Par parenthèse, j'ajoute que, si les entreprises étaient aujourd'hui, comme demain, en situation d'imposer leur loi – c'est ainsi que vous avez présenté les choses – pour ce qui est du financement d'Île-de-France Mobilités, croyez bien que l'accord que j'ai signé avec Valérie Pécresse il y a quelques semaines n'aurait pas tout à fait été rédigé comme tel. Il ne vous aura pas échappé que les entreprises et leurs représentants n'étaient pas très enthousiastes...

Nous aurons du reste l'occasion d'en discuter ici même lors de l'examen du prochain projet de loi de finances – je ferme la parenthèse.

La représentation des salariés au sein des entreprises est essentielle, mais elle soulève un enjeu de dialogue social et ne relève pas de la question que nous abordons ce soir. Les personnels sont par ailleurs représentés au travers du comité des partenaires au sein duquel les organisations représentatives des salariés sont présentes.

Quant aux usagers – puisque c'est cette fonction spécifique qui compte, et que c'est en tant que tels qu'ils y figurent –, ils sont bien présents au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités au travers des associations d'usagers.

À mon sens, il faut donc bien distinguer les choses.

Dans la version actuelle du texte, les entreprises, en tant que financeurs, seraient intégrées au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, de sorte qu'une discussion pourrait s'engager sur l'objectif à assigner au versement mobilité – il est sain que l'entreprise le sache. Par ailleurs, aujourd'hui, les salariés sont présents, par l'intermédiaire de leurs représentants, au comité des partenaires et les usagers sont eux aussi d'ores et déjà représentés au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 14, présenté par M. Barros, Mme Varaillas, M. Corbisez et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'État participe également au conseil, à titre consultatif. »

La parole est à M. Pierre Barros.

M. Pierre Barros. Par cet amendement, nous proposons de faire entrer l'État au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Il s'agit pour nous non pas de multiplier le nombre d'acteurs au sein du conseil d'administration qui a vocation à délibérer et à agir efficacement, mais bien de permettre aux différents acteurs concernés par la question des transports en commun en Île-de-France de prendre part à leur gestion.

Nous proposons que l'État y siège à titre consultatif, afin qu'il évalue concrètement la nécessité – le cas échéant – de financements complémentaires.

Aujourd'hui, la contribution de l'État, au travers de ses dotations et ses compensations, représente moins de 10 % de l'ensemble des financements publics. Si une revalorisation de cette part permettrait d'éviter une hausse des tarifs pour les usagers, nous pensons que la priorité doit aller à la revalorisation du versement mobilité.

En effet, en face, les hausses de tarifs sont importantes : 12 % cette année, 2,5 % de plus l'année prochaine. Ces augmentations vont se poursuivre jusqu'en 2031 en vertu des dernières négociations et d'après les informations fournies par Île-de-France Mobilités.

Sans aller jusqu'à demander que l'État empêche ces hausses, puisqu'après tout il est partie prenante des négociations, nous estimons que les enjeux stratégiques liés aux transports en commun franciliens justifient sa participation et un suivi approfondi des discussions qui se déroulent au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

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

M. Franck Dhersin, rapporteur. Avis défavorable.

Cet amendement vise à assurer la représentation de l'État au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, sans voix délibérative.

Aujourd'hui, conformément à l'article L. 1241-11 du code des transports, « le représentant de l'État dans la région Île-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat ».

Ouvrir à l'État, sans de plus amples précisions, la possibilité de participer au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n'est pas souhaitable, dans la mesure où cet établissement public est une autorité organisatrice de la mobilité fonctionnant sur le modèle des syndicats mixtes des collectivités territoriales.

En vertu du principe de décentralisation cher à notre Haute Assemblée, il ne me paraît pas du tout opportun que l'État puisse y siéger.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis défavorable.

Par cohérence avec ce que j'ai dit précédemment, je pense qu'une autorité organisatrice de la mobilité, aussi importante soit-elle par sa taille, ses financements ou l'importance du réseau qu'elle gère – le réseau francilien en l'occurrence –, doit conserver ses caractéristiques propres : il ne s'agit pas pour elle d'être totalement autonome, mais tout de même de garder une certaine capacité à agir par elle-même en application de la décentralisation de la politique de transport.

Cela étant, vous évoquez une question importante : compte tenu des enjeux financiers, stratégiques, de transport que soulève le réseau francilien, la question des relations financières entre l'État et Île-de-France Mobilité et de la gouvernance du réseau, au-delà même de l'accord signé avec Valérie Pécresse, même s'il est primordial et s'appliquera durant plusieurs années, doit être reposée.

Cet enjeu dépasse, me semble-t-il, la simple problématique de la représentation même symbolique, si je puis dire, de l'État au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Je suis évidemment prêt à travailler avec la région sur un tel sujet, car le débat sur la gouvernance – je le répète – est pertinent, mais j'estime que la présence silencieuse, en quelque sorte, de l'État au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ne serait pas la mesure la plus opportune à adopter.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 28, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– Après le mot : « membres, », la fin de la première phrase du premier alinéa du IV de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigée : « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, des organisations représentatives des employeurs, des associations d'usagers et des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Franck Dhersin, rapporteur. Cet amendement de coordination tend à compléter l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France en fixant la composition catégorielle du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Cet ajout est nécessaire pour assurer la cohérence du droit et éviter les divergences de normes législatives de même niveau.

M. le président. L'amendement n° 7, présenté par Mmes Havet et Phinera-Horth, MM. Omar Oili, Patriat et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au IV de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, les mots : « d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Île-de-France au scrutin majoritaire à deux tours » sont remplacés par les mots : « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, des organisations représentatives d'employeurs au niveau national, des associations d'usagers et des présidents des établissements publics de coopération intercommunale ».

La parole est à Mme Nadège Havet.

Mme Nadège Havet. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 7 ?

M. Franck Dhersin, rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, dont le dispositif n'est pas compatible avec celui que propose la commission.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je suis favorable à ces deux amendements de coordination, dont l'objet est similaire et dont les rédactions sont extrêmement proches.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 7 n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, du groupe Union Centriste et du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste – Kanaky.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à constater le résultat du scrutin.

(Mmes et MM. les secrétaires constatent le résultat du scrutin.)

M. le président. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 8 :

| | |
|------------------------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Nombre de suffrages exprimés | 343 |
| Pour l'adoption | 243 |
| Contre | 100 |

Le Sénat a adopté.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je remercie l'ensemble des collègues présents. Bien qu'ils aient donné lieu à des divergences importantes, les débats ont été studieux et empreints de respect.

Je tiens également à remercier M. le ministre de sa présence aujourd'hui et à saluer Vincent Capo-Canellas, qui est à l'origine de cette proposition de loi.

Je souhaite enfin remercier M. le rapporteur, ainsi que l'ensemble des membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, de leur apport sur le sujet.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je serai très bref pour ne pas prolonger inutilement cette séance de nuit.

Je tiens tout d'abord à remercier le président de séance, le président de la commission, le rapporteur, le sénateur Vincent Capo-Canellas, auteur du texte que votre assemblée vient d'examiner, ainsi que l'ensemble des sénatrices et des sénateurs présents dans cet hémicycle tard ce soir.

Je crois que le sujet en valait la peine, même si ce texte n'a pas été adopté de manière consensuelle – après tout, c'est la vie parlementaire et politique qui veut cela. Les débats se sont déroulés dans le respect de l'autre et dans un esprit constructif, ce qui a, me semble-t-il, été utile.

Enfin, puisqu'elles veillent souvent fort tard, ce qui est encore le cas ce soir, je veux remercier l'ensemble de nos équipes d'avoir été à nos côtés.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mardi 24 octobre 2023 :

À quatorze heures trente :

Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à améliorer l'accès aux soins par l'engagement territorial des professionnels (texte de la commission n° 49, 2023-2024).

À dix-sept heures trente :

Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, en application de l'article 50-1 de la Constitution, relative à la situation au Proche-Orient.

Le soir :

Suite de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à améliorer l'accès aux soins par l'engagement territorial des professionnels (texte de la commission n° 49, 2023-2024).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 24 octobre 2023, à une heure dix.)

*Pour le Directeur des comptes rendus du Sénat,
le Chef de publication*

FRANÇOIS WICKER

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du lundi 23 octobre 2023

SCRUTIN N° 6

sur la motion n° 1, présentée par M. Olivier Jacquin et plusieurs de ses collègues, tendant à opposer la question préalable à la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

| | |
|--------------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Suffrages exprimés | 344 |
| Pour | 98 |
| Contre | 246 |

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (133) :

Contre : 131

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher, Président du Sénat, M. Mathieu Darnaud, Président de séance

GRUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (64) :

Pour : 63

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Colombe Brossel

GRUPE UNION CENTRISTE (56) :

Contre : 56

GRUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (22) :

Contre : 22

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE - KANAKY (18) :

Pour : 18

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (18) :

Contre : 18

GRUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (17) :

Pour : 17

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

Contre : 16

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (4) :

Contre : 3

N'a pas pris part au vote : 1 M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

| | | |
|------------------------|---------------------|------------------------|
| Cathy Apourceau-Poly | Vincent Éblé | Marie-Pierre Monier |
| Viviane Artigalas | Frédérique Espagnac | Franck Montaugé |
| Jérémy Bacchi | Sébastien Fagnen | Corinne Narassiguin |
| Pierre Barros | Rémi Féraud | Mathilde Ollivier |
| Audrey Bélim | Corinne Féret | Alexandre Ouizille |
| Guy Benarroche | Jacques Fernique | Pierre Ouzoulias |
| Grégory Blanc | Jean-Luc Fichet | Paul Toussaint Parigi |
| Florence Blatrix | Fabien Gay | Sebastien Pla |
| Contat | Hervé Gillé | Raymonde Poncet |
| Éric Bocquet | Guillaume Gontard | Monge |
| Nicole Bonnefoy | Michelle Gréaume | Émilienne Poumirol |
| Denis Bouad | Antoinette Guhl | Claude Raynal |
| Hussein Bourgi | Laurence Harribey | Christian Redon- |
| Isabelle Briquet | Olivier Jacquin | Sarrazy |
| Ian Brossat | Yannick Jadot | Sylvie Robert |
| Céline Brulin | Éric Jeansannetas | Pierre-Alain Roiron |
| Marion Canalès | Patrice Joly | David Ros |
| Rémi Cardon | Bernard Jomier | Laurence Rossignol |
| Marie-Arlette Carlotti | Gisèle Jourda | Daniel Salmon |
| Christophe Chaillou | Patrick Kanner | Pascal Savoldelli |
| Yan Chantrel | Éric Kerrouche | Ghislaine Senée |
| Catherine Conconne | Marie-Pierre de La | Silvana Silvani |
| Hélène Conway- | Gontrie | Anne Souyriz |
| Mouret | Gérard Lahellec | Lucien Stanzione |
| Evelyne Corbière | Annie Le Houerou | Rachid Temal |
| Naminzo | Audrey Linkenheld | Jean-Claude Tissot |
| Jean-Pierre Corbisez | Jean-Jacques Lozach | Simon Uzenat |
| Thierry Cozic | Monique Lubin | Mickaël Vallet |
| Cécile Cukierman | Victorin Lurel | Marie-Claude Varailles |
| Karine Daniel | Monique de Marco | Jean-Marc Vayssouze- |
| Ronan Dantec | Marianne Margaté | Faure |
| Jérôme Darras | Didier Marie | Mélanie Vogel |
| Gilbert-Luc Devinaz | Akli Mellouli | Michaël Weber |
| Thomas Dossus | Serge Méryllou | Robert Wienie Xowie |
| Jérôme Durain | Jean-Jacques Michau | Adel Ziane |

Ont voté contre :

| | | |
|---------------------|-----------------------|----------------------|
| Marie-Do | Annick Billon | Corinne Bourcier |
| Aeschlimann | Olivier Bitz | Jean-Marc Boyer |
| Pascal Allizard | Étienne Blanc | Valérie Boyer |
| Jean-Claude Anglars | Jean-Baptiste Blanc | Jean-Luc Brault |
| Jocelyne Antoine | Yves Bleunven | Max Brisson |
| Jean-Michel Arnaud | Christine Bonfanti- | Christian Bruyen |
| Jean Bacci | Dossat | François-Noël Buffet |
| Jean-Pierre Bansard | François Bonhomme | Bernard Buis |
| Philippe Bas | François Bonneau | Laurent Burgoa |
| Arnaud Bazin | Philippe Bonnecarrère | Frédéric Buval |
| Bruno Belin | Michel Bonnus | Henri Cabanel |
| Nadine Bellurot | Alexandra Borchio | Alain Cadec |
| Catherine Belhiti | Fontimp | Olivier Cadic |
| Martine Berthet | Gilbert Bouchet | Guislain Cambier |
| Christian Bilhac | Yves Bouloux | Christian Cambon |

Agnès Canayer
 Michel Canévet
 Vincent Capocanellas
 Emmanuel Capus
 Marie-Claire Carrère-Gée
 Maryse Carrère
 Alain Cazabonne
 Samantha Cazebonne
 Anne Chain-Larché
 Patrick Chaize
 Daniel Chasseing
 Alain Chatillon
 Patrick Chauvet
 Cédric Chevalier
 Guillaume Chevrollier
 Marta de Cidrac
 Olivier Cigolotti
 Marie-Carole Ciuntu
 Édouard Courtial
 Pierre Cuypers
 Laure Darcos
 Raphaël Daubet
 Marc-Philippe Daubresse
 Vincent Delahaye
 Nathalie Delattre
 Bernard Delcros
 Patricia Demas
 Stéphane Demilly
 Chantal Deseyne
 Brigitte Devésa
 Franck Dhersin
 Catherine Di Folco
 Élisabeth Doineau
 Sabine Drexler
 Alain Duffourg
 Catherine Dumas
 Françoise Dumont
 Laurent Duplomb
 Nicole Duranton
 Aymeric Durox
 Dominique Estrosi Sassone
 Jacqueline Eustache-Brinio
 Agnès Evren
 Daniel Fargeot
 Gilbert Favreau
 Bernard Fialaire
 Isabelle Florennes
 Philippe Folliot
 Stéphane Fouassin
 Christophe-André Frassa
 Amel Gacquerre
 Laurence Garnier
 Françoise Gatel
 Fabien Genet
 Frédérique Gerbaud
 Annick Girardin
 Éric Gold
 Béatrice Gosselin
 Nathalie Goulet
 Sylvie Goy-Chavent
 Jean-Pierre Grand
 Daniel Gremillet
 Jacques Gropserin
 Philippe Grosvalet
 Pascale Gruny
 Daniel Gueret
 Jean-Noël Guérini
 Joël Guerriau

Jocelyne Guidez
 Véronique Guillotin
 André Guiol
 Nadège Havet
 Ludovic Haye
 Olivier Henno
 Loïc Hervé
 Christine Herzog
 Jean Hingray
 Joshua Hochart
 Alain Houpert
 Jean-Raymond Hugonet
 Jean-François Husson
 Xavier Iacovelli
 Corinne Imbert
 Annick Jacquemet
 Micheline Jacques
 Lauriane Josende
 Else Joseph
 Muriel Jourda
 Alain Joyandet
 Roger Karoutchi
 Claude Kern
 Khalifé Khalifé
 Christian Klinger
 Mikaele Kulimoetoke
 Sonia de La Provôté
 Laurent Lafon
 Marc Laménie
 Ahmed Laouedj
 Florence Lassarade
 Michel Laugier
 Daniel Laurent
 Christine Lavarde
 Antoine Lefèvre
 Dominique de Legge
 Roman Le Gleut
 Jean-Baptiste Lemoyné
 Marie-Claude Lermytte
 Henri Leroy
 Stéphane Le Rudulier
 Pierre-Antoine Levi
 Martin Lévrier
 Anne-Catherine Loisiert
 Jean-François Longeot
 Vivette Lopez
 Vincent Louault
 Viviane Malet
 Claude Malhuret
 Didier Mandelli
 Alain Marc
 Hervé Marseille
 Pascal Martin
 Pauline Martin
 Michel Masset
 Hervé Maurey
 Pierre Médevielle
 Thierry Meignen
 Franck Menonville
 Marie Mercier
 Damien Michallet
 Brigitte Micouleau
 Alain Milon
 Jean-Marie Mizzon
 Thani Mohamed Soilihi
 Albéric de Montgolfier
 Catherine Morin-Desailly
 Philippe Mouillier

Laurence Muller-Bronn
 Solanges Nadille
 Georges Naturel
 Anne-Marie Nédelec
 Louis-Jean de Nicolaÿ
 Sylviane Noël
 Claude Nougéin
 Saïd Omar Ouli
 Olivier Paccaud
 Guylène Pantel
 Jean-Jacques Panunzi
 Vanina Paoli-Gagin
 Georges Patient
 François Patriat
 Philippe Paul
 Jean-Gérard Paumier
 Cyril Pellevat
 Clément Pernot
 Cédric Perrin
 Évelyne Perrot
 Annick Petrus
 Marie-Laure Phinera-Horth
 Stéphane Piednoir
 Bernard Pillefer
 Kristina Pluchet
 Rémy Pointereau
 Sophie Primas
 Frédérique Puissat
 Didier Rambaud
 Jean-François Rapin
 André Reichardt
 Évelyne Renaud-Garabedian
 Bruno Retailleau
 Hervé Reynaud
 Olivia Richard
 Marie-Pierre Richer
 Olivier Rietmann
 Pierre Jean Rochette
 Teva Rohfritsch
 Bruno Rojouan
 Anne-Sophie Romagny
 Jean-Yves Roux
 Jean-Luc Ruelle
 Denise Saint-Pé
 Hugues Saury
 Stéphane Sautarel
 Michel Savin
 Elsa Schalck
 Patricia Schillinger
 Bruno Sido
 Jean Sol
 Nadia Sollogoub
 Laurent Somon
 Christopher Szczurek
 Francis Szpiner
 Philippe Tabarot
 Lana Tétuanui
 Dominique Théophile
 Sylvie Valente Le Hir
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Anne Ventalon
 Dominique Vérien
 Sylvie Vermeillet
 Pierre-Jean Verzelen
 Cédric Vial
 Jean Pierre Vogel
 Louis Vogel
 Dany Wattedled

SCRUTIN N° 7

sur l'article 4 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants 344
 Suffrages exprimés 343
 Pour 243
 Contre 100

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (133) :**

Pour : 131

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher, Président du Sénat, M. Mathieu Darnaud, Président de séance

GRUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (64) :

Contre : 63

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Colombe Brossel

GRUPE UNION CENTRISTE (56) :

Pour : 56

GRUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (22) :

Pour : 22

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE - KANAKY (18) :

Contre : 18

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (18) :

Pour : 18

GRUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (17) :

Contre : 17

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

Pour : 13

Contre : 2 M. Ahmed Laouedj, Mme Guylène Pantel

Abstention : 1 M. Philippe Grosvalet

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (4) :

Pour : 3

N'a pas pris part au vote : 1 M. Stéphane Ravier

Ont voté pour :

| | | |
|----------------------|---------------------------|-----------------------|
| Marie-Do Aeschlimann | Catherine Belrhiti | Philippe Bonnecarrère |
| Pascal Allizard | Martine Berthet | Michel Bonnus |
| Jean-Claude Anglars | Christian Bilhac | Alexandra Borchio |
| Jocelyne Antoine | Annick Billon | Fontimp |
| Jean-Michel Arnaud | Olivier Bitz | Gilbert Bouchet |
| Jean Bacci | Étienne Blanc | Yves Bouloux |
| Jean-Pierre Bansard | Jean-Baptiste Blanc | Corinne Bourcier |
| Philippe Bas | Yves Bleunven | Jean-Marc Boyer |
| Arnaud Bazin | Christine Bonfanti-Dossat | Valérie Boyer |
| Bruno Belin | François Bonhomme | Jean-Luc Brault |
| Nadine Belluot | François Bonneau | Max Brisson |
| | | Christian Bruyen |

N'ont pas pris part au vote :

Gérard Larcher, Président du Sénat, Mathieu Darnaud, Président de séance, Colombe Brossel, Stéphane Ravier.

| | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------|
| François-Noël Buffet | Daniel Gremillet | Catherine Morin-Desailly | Pierre Barros | Rémi Féraud | Corinne Narassiguin |
| Bernard Buis | Jacques Groperrin | Philippe Mouiller | Audrey Bélim | Corinne Féret | Mathilde Ollivier |
| Laurent Burgoa | Pascale Gruny | Laurence Muller-Bronn | Guy Benarroche | Jacques Fernique | Alexandre Ouizille |
| Frédéric Buval | Daniel Gueret | Solanges Nadille | Grégory Blanc | Jean-Luc Fichet | Pierre Ouzoulias |
| Henri Cabanel | Jean-Noël Guérini | Georges Naturel | Florence Blatrix | Fabien Gay | Guylène Pantel |
| Alain Cadec | Joël Guerriau | Anne-Marie Nédélec | Contat | Hervé Gillé | Paul Toussaint Parigi |
| Olivier Cadic | Jocelyne Guidez | Louis-Jean de Nicolay | Éric Bocquet | Guillaume Gontard | Sebastien Pla |
| Guislain Cambier | Véronique Guillotin | Sylviane Noël | Nicole Bonnefoy | Michelle Gréaume | Raymonde Poncet |
| Christian Cambon | André Guiol | Claude Nougein | Denis Bouad | Antoinette Guhl | Monge |
| Agnès Canayer | Nadège Havet | Saïd Omar Ôili | Hussein Bourgi | Laurence Harribey | Émilienne Poumirol |
| Michel Canévet | Ludovic Haye | Olivier Paccaud | Isabelle Briquet | Olivier Jacquin | Claude Raynal |
| Vincent Capo-Canellas | Loïc Hervé | Jean-Jacques Panunzi | Ian Brossat | Yannick Jadot | Christian Redon-Sarrazy |
| Emmanuel Capus | Christine Herzog | Vanina Paoli-Gagin | Céline Brulin | Éric Jeansannetas | Sylvie Robert |
| Marie-Claire Carrère-Gée | Jean Hingray | Georges Patient | Marion Canales | Patrice Joly | Pierre-Alain Roiron |
| Maryse Carrère | Joshua Hochart | François Patriat | Rémi Cardon | Bernard Jomier | David Ros |
| Alain Cazabonne | Alain Houpert | Philippe Paul | Marie-Arlette Carlotti | Gisèle Jourda | Laurence Rossignol |
| Samantha Cazebonne | Jean-Raymond Hugonet | Jean-Gérard Paumier | Christophe Chaillou | Patrick Kanner | Daniel Salmon |
| Anne Chain-Larché | Jean-François Husson | Cyril Pellevat | Yan Chantrel | Éric Kerrouche | Pascal Savoldelli |
| Patrick Chaize | Xavier Iacovelli | Clément Pernot | Catherine Conconne | Marie-Pierre de La Gontrie | Ghislaine Senée |
| Daniel Chasseing | Corinne Imbert | Cédric Perrin | Hélène Conway-Mouret | Gérard Lahellec | Silvana Silvani |
| Alain Chatillon | Annick Jacquemet | Évelyne Perrot | Evelyne Corbière | Ahmed Laouedj | Anne Souyris |
| Patrick Chauvet | Micheline Jacques | Annick Petrus | Naminzo | Annie Le Houerou | Lucien Stanzione |
| Cédric Chevalier | Lauriane Josende | Marie-Laure Phinera-Horth | Jean-Pierre Corbisez | Audrey Linkenheld | Rachid Temal |
| Guillaume Chevrollier | Else Joseph | Stéphane Piednoir | Thierry Cozic | Jean-Jacques Lozach | Jean-Claude Tissot |
| Marta de Cidrac | Muriel Jourda | Bernard Pillefer | Cécile Cukierman | Monique Lubin | Simon Uzenat |
| Olivier Cigolotti | Alain Joyandet | Kristina Pluchet | Karine Daniel | Victorin Lurel | Mickaël Vallet |
| Marie-Carole Ciuntu | Roger Karoutchi | Rémy Pointereau | Ronan Dantec | Monique de Marco | Marie-Claude Varailles |
| Édouard Courtial | Claude Kern | Sophie Primas | Jérôme Darras | Marianne Margaté | Jean-Marc Vaysouze-Faure |
| Pierre Cuypers | Khalifé Khalifé | Frédérique Puissat | Gilbert-Luc Devinaz | Didier Marie | Mélanie Vogel |
| Laure Darcos | Christian Klinger | Didier Rambaud | Thomas Dossus | Akli Mellouli | Michaël Weber |
| Raphaël Daubet | Mikaele Kulimoetoke | Jean-François Rapin | Jérôme Durain | Serge Mérillou | Robert Wienie Xowie |
| Marc-Philippe Daubresse | Sonia de La Provôté | André Reichardt | Vincent Éblé | Jean-Jacques Michau | Adel Ziane |
| Vincent Delahaye | Laurent Lafon | Évelyne Renaud-Garabedian | Frédérique Espagnac | Marie-Pierre Monier | |
| Nathalie Delattre | Marc Laménie | Bruno Retailleau | Sébastien Fagnen | Franck Montaugé | |
| Bernard Delcros | Florence Lassarade | Hervé Reynaud | | | |
| Patricia Demas | Michel Laugier | Olivia Richard | | | |
| Stéphane Demilly | Daniel Laurent | Marie-Pierre Richer | | | |
| Chantal Deseyne | Christine Lavarde | Olivier Rietmann | | | |
| Brigitte Devésa | Antoine Lefèvre | Pierre Jean Rochette | | | |
| Franck Dhersin | Dominique de Legge | Teva Rohfritsch | | | |
| Catherine Di Folco | Ronan Le Gleut | Bruno Rojoan | | | |
| Élisabeth Doineau | Jean-Baptiste Lemoyne | Anne-Sophie Romagny | | | |
| Sabine Drexler | Marie-Claude Lermytte | Jean-Yves Roux | | | |
| Alain Duffourg | Henri Leroy | Jean-Luc Ruelle | | | |
| Catherine Dumas | Stéphane Le Rudulier | Denise Saint-Pé | | | |
| Françoise Dumont | Pierre-Antoine Levi | Hugues Saury | | | |
| Laurent Duplomb | Martin Lévrier | Stéphane Sautarel | | | |
| Nicole Duranton | Anne-Catherine Loisir | Michel Savin | | | |
| Aymeric Durox | Jean-François Longeot | Elsa Schalck | | | |
| Dominique Estrosi Sassone | Vivette Lopez | Patricia Schillinger | | | |
| Jacqueline Eustache-Brinio | Vincent Louault | Bruno Sido | | | |
| Agnès Evren | Viviane Malet | Jean Sol | | | |
| Daniel Fargeot | Claude Malhuret | Nadia Sollogoub | | | |
| Gilbert Favreau | Didier Mandelli | Laurent Somon | | | |
| Bernard Fialaire | Alain Marc | Christopher Szcurek | | | |
| Isabelle Florennes | Hervé Marseille | Francis Szpiner | | | |
| Philippe Folliot | Pascal Martin | Philippe Tabarot | | | |
| Stéphane Fouassin | Pauline Martin | Lana Tetuanui | | | |
| Christophe-André Frassa | Michel Masset | Dominique Théophile | | | |
| Amel Gacquerre | Hervé Maurey | Sylvie Valente Le Hir | | | |
| Laurence Garnier | Pierre Médevielle | Jean-Marie Vanlerenberghe | | | |
| Françoise Gatel | Thierry Meignen | Anne Ventalon | | | |
| Fabien Genet | Franck Menonville | Dominique Vérien | | | |
| Frédérique Gerbaud | Marie Mercier | Sylvie Vermeillet | | | |
| Annick Girardin | Damien Michallet | Pierre-Jean Verzelen | | | |
| Éric Gold | Brigitte Micouleau | Cédric Vial | | | |
| Béatrice Gosselin | Alain Milon | Jean Pierre Vogel | | | |
| Nathalie Goulet | Jean-Marie Mizzon | Louis Vogel | | | |
| Sylvie Goy-Chavent | Thani Mohamed Soilihi | Dany Wattebled | | | |
| Jean-Pierre Grand | Albéric de Montgolfier | | | | |

Ont voté contre :

Cathy Apourceau-Poly

Viviane Artigalas

Jérémy Bacchi

Abstentions :

Philippe Grosvalet.

N'ont pas pris part au vote :

Gérard Larcher, Président du Sénat, Mathieu Darnaud, Président de séance, Colombe Brossel, Stéphane Ravier.

SCRUTIN N° 8

sur l'ensemble de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

| | |
|--------------------|-----|
| Nombre de votants | 344 |
| Suffrages exprimés | 343 |
| Pour | 243 |
| Contre | 100 |

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE LES RÉPUBLICAINS (133) :**

Pour : 131

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher, Président du Sénat, M. Mathieu Darnaud, Président de séance

GRUPE SOCIALISTE, ÉCOLOGISTE ET RÉPUBLICAIN (64) :

Contre : 63

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Colombe Brossel

GRUPE UNION CENTRISTE (56) :

Pour : 56

GROUPE RASSEMBLEMENT DES DÉMOCRATES, PROGRESSISTES ET INDÉPENDANTS (22) :*Pour* : 22**GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE - KANAKY (18) :***Contre* : 18**GROUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (18) :***Pour* : 18**GROUPE ÉCOLOGISTE - SOLIDARITÉ ET TERRITOIRES (17) :***Contre* : 17**GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :***Pour* : 13*Contre* : 2 M. Ahmed Laouedj, Mme Guylène Pantel*Abstention* : 1 M. Philippe Grosvalet**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (4) :***Pour* : 3*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Stéphane Ravier**Ont voté pour :**

Marie-Do
Aeschlimann
Pascal Allizard
Jean-Claude Anglars
Jocelyne Antoine
Jean-Michel Arnaud
Jean Bacci
Jean-Pierre Bansard
Philippe Bas
Arnaud Bazin
Bruno Belin
Nadine Bellurot
Catherine Belrhiti
Martine Berthet
Christian Bilhac
Annick Billon
Olivier Bitz
Étienne Blanc
Jean-Baptiste Blanc
Yves Bleunven
Christine Bonfanti-Dossat
François Bonhomme
François Bonneau
Philippe Bonnecarrière
Michel Bonnus
Alexandra Borchio
Fontimp
Gilbert Bouchet
Yves Bouloux
Corinne Bourcier
Jean-Marc Boyer
Valérie Boyer
Jean-Luc Brault
Max Brisson
Christian Bruyen
François-Noël Buffet
Bernard Buis
Laurent Burgoa
Frédéric Buval
Henri Cabanel
Alain Cadec
Olivier Cadic
Guislain Cambier
Christian Cambon
Agnès Canayer

Michel Canévet
Vincent Capo-Canellas
Emmanuel Capus
Marie-Claire Carrère-Gée
Maryse Carrère
Alain Cazabonne
Samantha Cazebonne
Anne Chain-Larché
Patrick Chaize
Daniel Chasseing
Alain Chatillon
Patrick Chauvet
Cédric Chevalier
Guillaume Chevrollier
Marta de Cidrac
Olivier Cigolotti
Marie-Carole Ciuntu
Édouard Courtial
Pierre Cuypers
Laure Darcos
Raphaël Daubert
Marc-Philippe Daubresse
Vincent Delahaye
Nathalie Delattre
Bernard Delcros
Patricia Demas
Stéphane Demilly
Chantal Deseyne
Brigitte Devésa
Franck Dhersin
Catherine Di Folco
Élisabeth Doineau
Sabine Drexler
Alain Duffourg
Catherine Dumas
Françoise Dumont
Laurent Duplomb
Nicole Duranton
Aymeric Durox
Dominique Estrosi
Sassone
Jacqueline Eustache-Brinio

Agnès Evren
Daniel Fargeot
Gilbert Favreau
Bernard Fialaire
Isabelle Florennes
Philippe Folliot
Stéphane Fouassin
Christophe-André Frassa
Amel Gacquerre
Laurence Garnier
Françoise Gatel
Fabien Genet
Frédérique Gerbaud
Annick Girardin
Éric Gold
Béatrice Gosselin
Nathalie Goulet
Sylvie Goy-Chavent
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Daniel Gueret
Jean-Noël Guérini
Joël Guerriau
Jocelyne Guidez
Véronique Guillotin
André Guiol
Nadège Havet
Ludovic Haye
Olivier Henno
Loïc Hervé
Christine Herzog
Jean Hingray
Joshua Hochart
Alain Houpert
Jean-Raymond Hugonet
Jean-François Husson
Xavier Iacovelli
Corinne Imbert
Annick Jacquemet
Micheline Jacques
Lauriane Josende
Else Joseph

Muriel Jourda
Alain Joyandet
Roger Karoutchi
Claude Kern
Khalifé Khalifé
Christian Klingner
Mikaele Kulimoetoke
Sonia de La Provôté
Laurent Lafon
Marc Laménie
Florence Lassarade
Michel Laugier
Daniel Laurent
Christine Lavarde
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Ronan Le Gleut
Jean-Baptiste Lemoyné
Marie-Claude Lermytte
Henri Leroy
Stéphane Le Rudulier
Pierre-Antoine Levi
Martin Lévrier
Anne-Catherine Loisier
Jean-François Longeot
Vivette Lopez
Vincent Louault
Viviane Malet
Claude Malhuret
Didier Mandelli
Alain Marc
Hervé Marseille
Pascal Martin
Pauline Martin
Michel Masset
Hervé Maurey
Pierre Médevielle
Thierry Meignen
Franck Menonville

Cathy Apourceau-Poly
Viviane Artigalas
Jérémy Bacchi
Pierre Barros
Audrey Bélim
Guy Benarroche
Grégory Blanc
Florence Blatrix
Contat
Éric Bocquet
Nicole Bonnefoy
Denis Bouad
Hussein Bourgi
Isabelle Briquet
Ian Brossat
Céline Brulin
Marion Canalès
Rémi Cardon
Marie-Arlette Carlotti
Christophe Chaillou
Yan Chantrel
Catherine Conconne
Hélène Conway-Mouret
Evelyne Corbière
Naminzo
Jean-Pierre Corbisez
Thierry Cozic
Cécile Cukierman
Karine Daniel
Ronan Dantec
Jérôme Darras
Gilbert-Luc Devinaz
Thomas Dossus
Jérôme Durain

Marie Mercier
Damien Michallet
Brigitte Micouleau
Alain Milon
Jean-Marie Mizzon
Thani Mohamed Soilihi
Albéric de Montgolfier
Catherine Morin-Desailly
Philippe Nouguier
Laurence Muller-Bronn
Solanges Nadille
Georges Naturel
Anne-Marie Nédélec
Louis-Jean de Nicolaj
Sylviane Noël
Claude Nougéin
Saïd Omar Oïli
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Vanina Paoli-Gagin
Georges Patient
François Patriat
Philippe Paul
Jean-Gérard Paumier
Cyril Pellevat
Clément Pernot
Cédric Perrin
Évelyne Perrot
Annick Petrus
Marie-Laure Phinera-Horth
Stéphane Piednoir
Bernard Pillefer
Kristina Pluchet
Rémy Pointereau
Sophie Primas
Frédérique Puissant
Didier Rambaud
Jean-François Rapin

Ont voté contre :

Vincent Éblé
Frédérique Espagnac
Sébastien Fagnen
Rémi Féraud
Corinne Férét
Jacques Fernique
Jean-Luc Fichet
Fabien Gay
Hervé Gillé
Guillaume Gontard
Michelle Gréaume
Antoinette Guhl
Laurence Harribery
Olivier Jacquin
Yannick Jadot
Éric Jeansannetas
Patrice Joly
Bernard Jomier
Gisèle Jourda
Patrick Kanner
Éric Kerrouche
Marie-Pierre de La Gontrie
Gérard Lahellec
Ahmed Laouedj
Annie Le Houerou
Audrey Linkenheld
Jean-Jacques Lozach
Monique Lubin
Victorin Lurel
Monique de Marco
Marianne Margaté
Didier Marie
Akli Mellouli
Serge Mérillou

André Reichardt
Évelyne Renaud-Garabedian
Bruno Retailleau
Hervé Reynaud
Olivia Richard
Marie-Pierre Richer
Olivier Rietmann
Pierre Jean Rochette
Teva Rohfritsch
Bruno Rojouan
Anne-Sophie Romagny
Jean-Yves Roux
Jean-Luc Ruelle
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
Stéphane Sautarel
Michel Savin
Elsa Schalck
Patricia Schillinger
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Laurent Somon
Christopher Szczurek
Francis Szpiner
Philippe Tabarot
Lana Tetuanui
Dominique Théophile
Sylvie Valente Le Hir
Jean-Marie Vanlerenberghe
Anne Ventalon
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Pierre-Jean Verzelen
Cédric Vial
Jean Pierre Vogel
Louis Vogel
Dany Wattedled

Jean-Jacques Michau
Marie-Pierre Monier
Franck Montaugé
Corinne Narassiguin
Mathilde Ollivier
Alexandre Ouizille
Pierre Ouzoulias
Guylène Pantel
Paul Toussaint Parigi
Sebastien Pla
Raymonde Poncet Monge
Émilienne Poumirol
Claude Raynal
Christian Redon-Sarrazy
Sylvie Robert
Pierre-Alain Roiron
David Ros
Laurence Rossignol
Daniel Salmon
Pascal Savoldelli
Ghislaine Senée
Silvana Silvani
Anne Souyris
Lucien Stanzione
Rachid Temal
Jean-Claude Tissot
Simon Uzenat
Mickaël Vallat
Marie-Claude Varailles
Jean-Marc Vayssouze-Faure
Mélanie Vogel
Michaël Weber

Robert Wienie Xowie | Adel Ziane |

Abstentions :

Philippe Grosvalet.

N'ont pas pris part au vote :

Gérard Larcher, Président du Sénat, Mathieu Darnaud, Président de séance, Colombe Brossel, Stéphane Ravier.